

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

EL DERECHO AERONAUTICO Y LA LEGISLACION LABORAL

LIBRERIA NACIONAL
MEXICO

T E S I S

Que para obtener el título de:

LICENCIADO EN DERECHO

P r e s e n t a:

GUILLERMO PARRAS SERRANO

MEXICO, D.F.

1 9 6 8



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

A LA MEMORIA IMPERECEDERA DE MI PADRE

GUILLERMO JOSE PARRES FERNANDEZ

Hombre de bien, que supo inculcarme
los primeros lineamientos de la vida
y para quien guardo eterna gratitud.

A MI ADORADA MADRE

LUZ SERRANO VDA. DE PARRES

Modelo de esposa, fuente de
ternura y comprensión, a --
quien todo debo y jamás po-
dré pagar el logro de mis -
aspiraciones.

A LA SRITA
ELENA OSALDE RIVERA

Con mi cariño,
admiración
y agradecimiento.

Al futuro universitario de México,
a mis amigos y a todos aquellos -
que han intervenido en mi educa--
ción y en la estructuración de --
esta tesis.

AL SR. DR.

OCTAVIO VEJAR VAZQUEZ

Con mi estimación y gratitud
por ser Egregio catedrático
de la Facultad de Derecho y
por haberme dirigido este --
trabajo.

AL SR. DR.

BALTASAR CAVAZOS FLORES

Porque su vida de jurista fecundo,
constituye una lección permanente
en el ámbito del Derecho.

A LA MEMORIA DE MI MAESTRO Y AMIGO
LIC. FEDERICO RAMIREZ BAÑOS

En reconocimiento a sus méritos,
a su rango intelectual y a su -
indiscutible calidad humana.

A LA SRITA LIC.
ROSA MARIA VARELA CUAHONTE
Por el aliento que supo -
infundirme para la culmina
ción del presente trabajo

AL SR.
JAVIER D. CARRILLO LIRA
Por su valiosa ayuda en la
elaboración y aportaciones
a la presente tesis.

AL SR.
JORGE T. MERCADO
Por proporcionar gentil-
mente datos para este --
estudio.

"EL HOMBRE, AL SEPARARSE DE LA TIERRA -
PARA PRETENDER ENCUADRAR EN NORMAS JURÍ
DICAS EL ESPACIO AEREO, SE HACE MAS SIM-
PLE, MAS UNIVERSAL Y MAS HUMANO; TAL -
VEZ, POR SENTIRSE MAS CERCA DE LA JUSTI
CIA DE DIOS".

G.E.D. HAMILTON

INDICE GENERAL

Página

CAPITULO I.

SUMARIO: 1.-Breve historia de la aeronáutica en el mundo y en México	1
2.- Definición del derecho aeronáutico	13
3.- Sus características	22
4.- Su clasificación en el cuadro de las disciplinas jurídicas	32
5.- El personal aeronáutico	36
6.- Constitución Federal y Ley de Vías - Generales de Comunicación	41

CAPITULO II

SUMARIO: 7.- La aeronave	44
8.- Su naturaleza jurídica	55
9.- Su matrícula y su registro	63
10.- Su tripulación	71
11.- El comandante de la aeronave; su - designación	78

CAPITULO III

SUMARIO: 12.- La circulación aérea.	89
13.- Documentación de la aeronave	99
14.- Plan de vuelo	105
15.- Obligaciones legales y reglamentarias del comandante de la aeronave	108

CAPITULO IV

SUMARIO: 16.- Los servicios laborales específicos en la Ley Federal del Trabajo.	112
17.- Trabajadores en el mar y vías navegables; trabajadores ferroviarios y tripulaciones aeronáuticas	115
18.- Criterio legislativo diferencial	121

	Páginas
19.- La legislación laboral aplicable a los demás trabajadores de la aeronáutica	138
CAPITULO V	
SUMARIO: 20.- Derecho comparado	153
CAPITULO VI	
Conclusiones	166
Bibliografía	169

"EL DERECHO AERONAUTICO Y LA LEGISLACION LABORAL"

Tesis dirigida por el Dr.
Octavio Véjar Vázquez.

CAPITULO I

NOCIONES GENERALES

SUMARIO:

1.- Breve historia de la aeronáutica en el mundo y en México. 2.- Definición del Derecho Aeronáutico. 3.- Sus características. 4.- Su clasificación en el cuadro de las disciplinas jurídicas. 5.- El personal aeronáutico. 6.- Constitución Federal y Ley de Vías Generales de Comunicación.

1.- BREVE HISTORIA DE LA AERONAUTICA EN EL MUNDO Y EN MEXICO.

La idea del hombre para elevarse en el aire es -- tan antigua como la humanidad misma. Le sedujo el vuelo de las aves siendo su mayor anhelo imitarlas, pero su imaginación no logró ni siquiera un punto de apoyo de que partir. Persistiendo este anhelo y ante la imposibilidad de lograrlo para sí, se conformó con dotar a sus deidades de alas simbólicas:

MITOLOGIA.- "Así pues, en el Japón, Maris cabalga el jabalí volante; en Grecia, Iris, Dédalo, Icaro, Mercurio, etc., ostentan sus alas, características de su --

misión; en China, Ki-Kung-Shi navega por el espacio en carroza volante de autopropulsión; en Persia, Kai Us -- viaja en su trono sostenido por cuatro águilas.

Los cuatro Jinetes del Apocalipsis y los innumerables pegasos, carruajes volantes, pájaros, ángeles, alfombras mágicas, etc. manifiestan aquel anhelo frustrado de volar". (1)

"Durante muchos siglos; tal deseo no salió de los campos de la fantasía, empero a partir de los estudios de Leonardo de Vinci, publicados el año 1505, y los del jesuita italiano Francisco Lana en 1670, se empezó a -- considerar seriamente la posibilidad de que el hombre -- alcanzase a surcar el espacio aéreo.

Tal posibilidad se convirtió en una realidad merced al aerostato de los hermanos Montgolfier, quienes, -- el 22 de noviembre de 1783, se elevaron hasta 1,000 metros de altura, y tomaron tierra a diez kilómetros de -- distancia de su punto de partida.

En 1890, el francés Clemente Ader construyó el -- primer modelo de aeronave, que tenía la forma de un -- pájaro, cuyas alas eran movidas por un motor. Sin embargo, el ensayo realizado con este aparato constituyó un rotundo fracaso.

En cambio, fue decisivo el experimento verificado por los hermanos Wright en Dayton (Estados Unidos), que al recorrer en 1904 con su primitivo aparato 168 -- metros, demostraron que "el más pesado que el aire" -- sería el aparato que permitiría realizar al hombre su aspiración milenaria.

A partir de ese momento los progresos se suceden ininterrumpidamente". (2)

(1) Revista de Derecho Aéreo.-- Conferencia sustentada por el General de Brigada P.A. Alberto Salinas Carranza "El Vuelo Humano, Pasado y Porvenir". Página 11

(2) J.J. Garrido y Comas "Los Seguros de Aviación" Premio Delas 1950 (Capítulo I)

Así pues, la aerostación fue considerada como una arma de guerra, y en 1793 el Comité de Salud Pública -- equipó a los ejércitos revolucionarios franceses con -- globos cautivos, aumentando lógicamente la moral de las tropas por la sola presencia de las entonces desconocidas máquinas de guerra (aerostatos), mientras que la de las tropas austríacas se desplomaba. Durante la revolución francesa y en la guerra civil de los Estados Unidos quedó incorporada al servicio bélico la utilización del aerostato, siendo también empleado en el lucha franco-prusiana, y en otras más. Como resultado de la creación de este aparato que constituía un arma nueva apareció por vez primera la artillería antiaérea, fabricada en los talleres Krupp.

AVIACION.- El primer intento de volar que se recuerda pertenece a D. Perrone en el siglo XV, quien se fracturó las piernas; igual suerte corrió Oliver de Malmesbury.

Al final del siglo pasado se estableció una marca da competencia entre el aeroplano y el globo, prevaleciendo al fin la superioridad técnica del avión hasta nuestros días, considerándosele padre de la aviación moderna a Otto Lilienthal, quien sin inventar el aeroplano, fue el primer hombre que manejó un aparato más pesado que el aire en vuelo sostenido, planeado, y quien fijó los principios básicos de donde surgió el avión moderno. Como dato curioso podemos mencionar que fue él el primer piloto que tuvo la suerte de que se le fotografiara en pleno vuelo.

Por supuesto que Lilienthal no fue el único que experimentara el planeador pues su discípulo Octavio Chanute, en 1891 experimenta con deslizadores multiplanos, terminando con el monoplano, llegando a ser uno de los primordiales consejeros de los famosos hermanos Wright, así como de otros grandes precursores de la aviación. Entre ellos Santos Dumont, quien abandonando la aerostación abraza el nuevo campo de la entonces naciente aviación.

A decir verdad, Francia fue el país donde la aeronáutica motorizada llevó a cabo los mayores esfuerzos y experimentos por el avance de la misma, así tenemos a Lebaudy en 1903 y a Farman que salió con gloria de su primer intento de vuelo a campo traviesa, desde Chalons a Reims, en octubre de 1908, éxito con una duración de 20 minutos.

El primer vuelo con pasajeros fue realizado el 28 de marzo de 1908.

Tatin y Richet ensayaron un modelo de aeroplano a vapor en 1896.

Históricamente se registró también un vuelo ejecutado por Alejandro F. Moshaisky en 1882, siendo un gran científico e inventor ruso, llevando a cabo valiosos estudios tocante a hélices, rotores para helicóptero y alas, siendo también el constructor del primer túnel aerodinámico en 1904.

En Alemania, Katho aseveró haber volado 24 kilómetros el 18 de agosto de 1903.

A pesar de que fue considerado como un fracaso el primer despegue realizado por Clemente Ader por no haber sido considerado como un vuelo sostenido, innegable es el mérito que tiene de ser un pionero en la materia-aviatoria, y es por esto que en el presente trabajo -- justificamos su actitud.

Habíamos mencionado ya el vuelo de los hermanos Wilbur y Orville Wright en 1904, empero ya desde el 17 de diciembre de 1903 habían realizado sucesivamente -- cuatro vuelos con aeroplano a motor en Kitty Hawk, Carolina del Norte, con solo cinco espectadores, además de ellos, durando el primer vuelo 12 segundos, siendo éste el primero en la historia del mundo, en el curso del cual una máquina llevaba a un hombre, elevándose por sí mismo en vuelo libre, en avance horizontal, sin pérdida de velocidad, aterrizando sin avería.

Wilbur Wright, en 1908 logró establecer una mar-

ca de velocidad de 52 millas por hora, durando 31 minutos.

Los aludidos hermanos vendieron al gobierno de los Estados Unidos un avión en 25,000 dólares.

Más lo que consagra en definitiva al avión es el vuelo de Louis Blériot, Ingeniero francés, que pilotando un monoplano con un motor de 25 caballos de potencia, inventado y construido por él, atraviesa por primera vez el Canal de la Mancha, desde Calais a Dover, en un vuelo de 35 minutos de duración el 25 de julio de 1909.

Henry Farman y Santos Dumont contribuyeron por aquellos días del año de 1903, con sus valiosos experimentos al adelanto de la recién nacida aviación.

Glenn H. Curtiss, otra de las figuras de gran relieve se asoció con Graham Bell en la formación de una asociación experimental aérea en 1907, sociedad que se desintegró, quedando Curtiss como iniciador de otra, -- que fue la primera fábrica de aeroplanos en Estados Unidos, y que actualmente lleva su nombre. Múltiples e importantes experimentos y competencias realizó Curtiss en su brillante carrera, haciéndose merecedor de ser llamado Padre de la Aviación Naval, pues gracias a él surgió el hidroaviación, ya que en mayo de 1910 instaló 2 tanques cilíndricos de metal en la parte de -- abajo de las alas inferiores de un avión terrestre, y logró ser la primera persona que realizara con éxito el amaraje de un avión. Gracias a las enseñanzas de Curtiss, el Teniente Ellison se convirtió en el primer piloto naval de los Estados Unidos.

Dentro de los innumerables pilares de la aviación encontramos a Eugene Ely, piloto civil que el 14 de noviembre de 1910, se tornó en la primer persona que volara desde la cubierta de un barco con un biplano de marca Curtiss, de cuatro cilindros despegando de la plataforma de 83 pies construida sobre la cubierta de proa del crucero USS Birmingham, surto en Hampton Roads, en-

ca de velocidad de 52 millas por hora, durando 31 minutos.

Los aludidos hermanos vendieron al gobierno de los Estados Unidos un avión en 25,000 dólares.

Más lo que consagra en definitiva al avión es el vuelo de Louis Blériot, Ingeniero francés, que pilotando un monoplano con un motor de 25 caballos de potencia, inventado y construido por él, atraviesa por primera vez el Canal de la Mancha, desde Calais a Dover, en un vuelo de 35 minutos de duración el 25 de julio de 1909.

Henry Farman y Santos Dumont contribuyeron por aquellos días del año de 1903, con sus valiosos experimentos al adelanto de la recién nacida aviación.

Glenn H. Curtiss, otra de las figuras de gran relieve se asoció con Graham Bell en la formación de una asociación experimental aérea en 1907, sociedad que se desintegró, quedando Curtiss como iniciador de otra, que fue la primera fábrica de aeroplanos en Estados Unidos, y que actualmente lleva su nombre. Múltiples e importantes experimentos y competencias realizó Curtiss en su brillante carrera, haciéndose merecedor de ser llamado Padre de la Aviación Naval, pues gracias a él surgió el hidroaviación, ya que en mayo de 1910 instaló 2 tanques cilíndricos de metal en la parte de abajo de las alas inferiores de un avión terrestre, y logró ser la primera persona que realizara con éxito el amaraje de un avión. Gracias a las enseñanzas de Curtiss, el Teniente Ellison se convirtió en el primer piloto naval de los Estados Unidos.

Dentro de los innumerables pilares de la aviación encontramos a Eugene Ely, piloto civil que el 14 de noviembre de 1910, se tornó en la primer persona que volara desde la cubierta de un barco con un biplano de marca Curtiss, de cuatro cilindros despegando de la plataforma de 83 pies construida sobre la cubierta de proa del crucero USS Birmingham, surto en Hampton Roads, en-

la Bahía de Chesapeake, Virginia. Logrando poco después en 1911, el primer vuelo de la costa de una Ciudad a un barco y regreso, como nos dice Mario A. Barney. Así pues, fue él con sus vuelos, precursor de los porta-aviones modernos.

Recordando los famosos vuelos realizados por -- aeroplanos en la primera mitad del siglo XX, los escritores narran las experiencias de personajes como el -- brasileño Santos Dumont que en Francia voló con el primer avión dotado de tren rodante en 1906. Jorge Chávez Dartnell, peruano quien voló sobre los Alpes en 1909. También merecen mencionarse a Legagneux que voló de París a Bruselas en noviembre de 1910; a Beaumont que lo hizo entre París-Roma y Turín en junio de 1911.

El día 23 de septiembre de 1913 se atravesó el -- Mediterráneo en vuelo, por primera vez, desde San Rafael a Bizerta, y del 20 de noviembre al 29 de diciembre del mismo año, el aviador francés Vedrines -- efectuó un recorrido por Europa, Asia y Africa, con un monoplano Bleriot.

La guerra del 14 influye poderosamente en el desarrollo de la aviación, y al restablecerse la paz -- continuaron con el mayor éxito las proezas aeronáuticas. Podrían citarse, entre ellas, la primera travesía del Atlántico, desde Terranova a Lisboa, con 2 escalas en las Azores, efectuado por un piloto norteamericano; el argentino Jorge Newbery al batir el récord de altura: 6,275 metros, en 1914. En 1918 el primer servicio aéreo de correos en E.U. En ese mismo año el chileno Dagoberto Godoy cruza por primera vez los Andes. En -- 1919 el norteamericano A.C. Read atraviesa el Océano -- Atlántico, desde Terranova a Inglaterra. También en -- ese año los ingleses: Juan Alcock y Arturo Brown, lo hicieron sin etapas, desde Terranova a Irlanda.

El vuelo de Londres a Port-Darwin (Australia), -- realizado en noviembre de 1919; la primera travesía -- aérea del Sahara, efectuada del 24 de enero al 31 de --

marzo de 1920, y la primera vuelta al mundo en avión, - llevada a cabo por 3 pilotos norteamericanos en aviones "Douglas".

En 1921 despegó del suelo por primera vez un auto giro, invento del Ingeniero español La Cierva. En el -- año 1923 se consigue la velocidad de 392 kilómetros por hora, y se alcanzan 11,145 metros de altitud. En 1926 - tienen lugar 3 vuelos españoles de gran resonancia mundial: el del hidroavión "Plus-Ultra", tripulado por --- Franco, Ruíz de Alda, Durán y Rada, desde Palos de Monguer a Buenos Aires; el de Madrid a Manila, realizado - por Lóriga y Gallarza, y el de la patrulla mandada por- Llorente, de Melilla a la Guinea española y regreso.

En el año de 1927 se lleva a efecto la célebre -- travesía del Atlántico Norte, sin escalas, que realizó- Lindberg, volando en un monoplano desde Nueva York a -- Paris. En septiemb^{re} de 1928, la Cierva, en un autogiro pilotado por él, atravesó por primera vez el Canal de - la Mancha, con un pasajero a bordo.

El avión fue cobrando paulatinamente más poten-- cia, velocidad y seguridad, llegando a efectuarse vuel- los intercontinentales con grandes aparatos, transpor- tando pasajeros y toneladas de carga.

En 1930, el inglés Frank Whittle inventó y paten-tó el motor de propulsión a chorro.

En 1932, la distancia recorrida sin escalas llega a 8,065 kilómetros, 13,157 metros de altura y una - carga transportada de 10 toneladas. En 1937 se alcan- zó una velocidad horaria de 610' 21 kilómetros por un- avión "Messerschmit", record que fue superado en abril- de 1939 por un piloto alemán con aparato de la misma - marca, quien consiguió volar a 755'11 kilómetros por - hora. En 1938, 2 aviadores franceses, con un lastre de un mil kilos en un avión bimotor, recorrieron, en me-- nos de 12 horas y 30 minutos, 5,000 kms. logrando una- velocidad media de 400'81 kms. por hora.

Los récords se establecían sin interrupción; el Capitán Yeager, de la Fuerza Aérea Norteamericana, en 1947 superó por primera vez la velocidad del sonido a 19,000 mts. de altura.

También en 1947, el piloto norteamericano Guillermo P. Odom da la vuelta al mundo en 3 días, una hora y 5 minutos. Surgió una verdadera competencia desde entonces entre las grandes compañías de aviación, cuyos aviones vuelan a una velocidad media de casi 1,000 kilómetros por hora. Por ejemplo el Boeing 707 vuela a una velocidad de 910 kilómetros por hora, pesa alrededor de 110 toneladas y puede recorrer 9,000 kilómetros sin escalas.

LA AVIACION EN MEXICO

Aristóteles clasificó acertadamente al hombre como un animal político, pues desde su aparición sobre la faz de la tierra, no se conforma con los elementos que le brinda la naturaleza y siempre ha tratado de vencer los obstáculos que se le presentan para vivir mejor; para lograr comodidad y para multiplicar y facilitar las relaciones con sus semejantes.

El ser humano ha ido perfeccionando toda clase de utensilios, por más insignificantes y rudimentarios que nos parezcan, hasta transformarlos en verdaderos objetos útiles para su servicio, gracias a su inteligencia, que le permite observar, imitar, experimentar y crear por los diferentes métodos que la razón y la lógica le indican.

Pero en su afán de conquista, encuentra entre los principales enemigos a su progreso; la distancia y el tiempo.

"Alcanzar el cielo azul y blanco de Talavera fue siempre un sueño de los hombres"

El vuelo artificial dió a la actuación humana una tercera dimensión. La historia se hizo siempre en

sentido horizontal, pero los hermanos Montgolfier y -- los hermanos Wright, le dieron también una trayectoria vertical.

Merced a la velocidad, la aeronáutica va vencien-- do el tiempo y la distancia. Para el piloto, no hay -- día, ni noche, ni estaciones, ni reloj, ni calendario.

Conquistados la Tierra y el Mar, el hombre prepa-- ró un asalto al recinto de los dioses.

El espacio atmosférico forma un todo indivisi-- ble con la tierra porque está sujeto a la ley de la -- gravedad, pero más allá está el espacio ultraatmosféri-- co con sus tres zonas: el espacio interplanetario, el-- espacio interestelar y el espacio ultragaláctico".(3)

Vemos pues, que gracias a inventos y descubri-- mientos como la máquina de vapor, la energía eléctrica, los hilos telefónicos y telegráficos, al avión, etc. -- se van reduciendo el tiempo y la distancia en la histo-- ria del progreso, ampliando la actuación del hombre en el mundo.

Como antecedente de la aviación mexicana, tene-- mos a la aerostación desde el 18 de marzo de 1784 por-- Don José María Alfaro en su ascensión en globo de aire caliente, en el Puerto de Veracruz. El 6 de febrero de 1785, Antonio María de Fernández alcanzó una altura de 1500 varas durante 45 minutos en Tlaxcala.

Tranquilino Alemán y Felix Morales fueron figu-- ras relevantes de aquella época.

Benito León Acosta fue nuestro primer aeronauta-- mexicano y en 1853 realizó su famoso viaje de la Ciu-- dad de México a la Hacienda del Espejo, cerca de Queré-- taro. No obstante Don Joaquín de la Cantolla y Rico, -- fue el más célebre aeronauta mexicano, con su ascensión

(3) Dr. Octavio Véjar Vázquez. "Derecho Aeronáutico y Derecho Astronáutico" S.L.P. México 1960.

en el Zócalo de la Ciudad de México en 1862. El último-aerostato traído al país por don Miguel Lebrija, era -cautivo y se usó con fines recreativos frente a la Alameda Central.

PLANEADORES.- Los hermanos Aldasoro, constructores de planeadores por el año de 1909, contribuyeron al nacimiento de nuestra aviación. Muy interesantes fueron los ensayos realizados por Miguel Lebrija en planeadores, en los llanos de Anzures.

EL AEROPLANO.- Dentro de los precursores encontramos a Alberto Braniff, que fue el primer piloto aviador mexicano, que el 8 de enero de 1910, dió la señal de --partida en su histórico vuelo en el biplano "Voisin", -sobre el campo de Balbuena, meses después sobre el mismo campo consiguió Miguel Lebrija elevarse también en -un monoplano Bleriot. En esa misma época hubo vuelo de pasajeros en México, en monoplano "Duperdusin". En 1912 llegaron a México los pilotos franceses: Garros, Audemars y Barrier, para dar exhibiciones aéreas. Antes, -en el año de 1911 el periodista Reyes Spíndola voló con Braniff en un biplano Farman, para poder escribir sus -impresiones.

Alberto Salinas Carranza, Gustavo Salinas Camiña, Juan Pablo Aldasoro, Eduardo Aldasoro y Horacio Ruíz -fueron enviados por el Gobierno de Venustiano Carranza a estudiar aviación en los Estados Unidos, en la Escuela Moissant, en 1912.

Otra figura de gran relieve es la de don Carlos-León, precursor de la aviación mexicana, y que presencié la construcción del monoplano "Latinoamérica", producto de fabricación nacional, junto con Juan Guillermo Villasana.

En 1914 existieron los Talleres Nacionales de --Construcciones Aeronáuticas.

Fue a iniciación del maestro Francisco Santarini, que se pudo efectuar el primer vuelo de correo aéreo -

entre Pachuca y México en un biplano serie "A" con motor Hispano Suiza, el 6 de julio de 1917 por Horacio Ruíz.

Durante la Revolución Constitucionalista encabezada por don Venustiano Carranza, nace nuestra aviación militar.

CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS NACIONALES: El Ing. Angel Lascuráin y Osio, fue a la par que el Ing. Villasana y el maestro Santarini, pilar de los cimientos de nuestra aviación.

Histórico es el aparato biplano serie "A" equipado con motor "Aztatl" y hélice Anáhuac, totalmente construido en México, en los que se formaron los primeros pilotos mexicanos.

El General Juan F. Azcárate, diseñador y constructor de los sesquiplanos que llevaron su nombre.

Al Ing. Angel Lascuráin y Osio debemos los siguientes aparatos aéreos: El primer monoplano de alabaja construido en Latinoamérica que fue diseñado por él. El biplano serie "2-B", diseñado y construido en 1921. "El Tololoche" en 1922. El avión serie "E" construido para la F.A.M. en el mismo año. El avión de entrenamiento "México" en 1924, diseñado para la Escuela Militar de Aviación. El avión "Quetzacoatl", serie 1, en 1925.

Otro de los precursores de las construcciones aeronáuticas en México fue el célebre Ing. Antonio Zea.

También en Tijuana Baja California, fueron construidos otros modelos aéreos, como el avión "Baja California Número 2" en el que el Teniente Coronel Piloto Aviador Roberto Fierro, realizó los vuelos Mexicali-México-Habana y gira por América Central, construido en 1928.

En el avión bautizado "Barberán y Collar", Francisco Sarabia realizó el vuelo sin escalas México-Sevilla.

El avión "Lascuráin Aura", bimotor para 14 pasajeros, en 1957, fue el último diseño auténticamente -- mexicano que se ha realizado.

La Revolución Mexicana dió nacimiento a la Fuerza Aérea, que por decreto expedido en el año de 1915, en el H. Puerto de Veracruz, se ordenó su creación como cuarta arma del ejército.

El 4 de mayo de 1943 se formó el primer Escuadrón Aeronaval, con seis aviones "Kingfisher", participando notablemente durante la Segunda Guerra Mundial.

LA AVIACION COMERCIAL MEXICANA.- En 1924 un excombatiente norteamericano se estableció en Tampico, en -- pleno auge económico, con tres aviones Lincoln-Standard, monomotores, para un solo pasajero aparte del piloto, con la pretensión de fundar una empresa de excursionismo aéreo. El proyecto fracasó, pero de él nace el em-- brión de la más poderosa de las líneas aéreas nacionales de la actualidad, o sea la "Compañía Mexicana de Aviación." En aquella época el Puerto de Tampico donde brotaba el oro negro, se convirtió en imán de aventure ros y fascinerosos que atacaron a los capitalistas, despojándolos de sus riquezas, por lo que los aeroplanos de la fracasada empresa, solucionaron adecuadamente el problema, siendo el señor George L. Rihl, y su socio W.L. Mallori quienes adquirieron dichos aparatos para emplearlos en el transporte de los fondos monetarios. Más tarde, con esos mismos aviones, se organizaron vuelos entre varios puntos de la República, que en un principio carecieron de campos de aterrizaje, de -- rutas previamente establecidas, de informaciones oportunas sobre las condiciones meteorológicas, etc., y -- que sin embargo hicieron surgir una industria asombrosamente próspera y necesaria para el progreso del País.

2.- DEFINICION DEL DERECHO AERONAUTICO.

Definir en lógica, consiste en encontrar el género próximo y la diferencia específica. La definición es "la" respuesta a la pregunta "¿qué es esto?". Contestando con un pensamiento analizado, emitiendo un juicio -- enunciativo que afirma lo que el objeto es, después de precisararlo.

Bonnecase nos dice: "La definición orienta en el campo didáctico o pedagógico".

Al iniciar la búsqueda de una definición en nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el Diario Oficial del 19 de febrero de 1940, por Lázaro Cárdenas, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, y que derogó la del 29 de agosto de 1932, que a su vez abrogó la del 29 de agosto de 1931, no encontramos ninguna definición de Derecho aeronáutico, - pues el H. Congreso de la Unión, en su decreto de aquella época, en cuanto a derecho positivo, más que una ley o código especializado únicamente en materia aeronáutica, abarca en sus diferentes capítulos, una serie de disposiciones de diversa índole, tales como: Disposiciones generales, comunicaciones terrestres, por agua, las aeronáuticas, eléctricas, postales, sanciones y reglamentos. Por lo que como no es una opinión doctrinaria, que verse sobre definiciones de derecho aeronáutico, recurriremos a diversos autores y sus puntos de vista jurídicos acerca de la materia. Pero antes de esto diremos que tocante a la denominación de la disciplina, "El hecho técnico de la navegación aérea ha dado lugar a la formación de una nueva rama de las ciencias jurídicas, que se conoce indistintamente con los nombres de: Derecho aéreo, Derecho aeronáutico y Derecho de la aviación".(4)

(4) Lena Paz Juan A. "Compendio de Derecho Aeronáutico" segunda edición. 1959 Editorial Bibliográfica Argentina, Bs.Aires Pág. 9

Nos parece bastante general la primera de las de nominaciones, puesto que el espacio aéreo es susceptible de otras utilizaciones, verbi-gratia la difusión de ondas radioeléctricas, etc. Y no obstante que el empleo de este vocablo sea frecuente dentro de los autores franceses, quizá su espíritu es el de dar a entender lo referente al derecho de la navegación aérea, sin embargo, insistimos en que la denominación escogida para esta tesis es la de Derecho Aeronáutico, ya que la considero a la par que otros autores, como la más idónea, sin que esto signifique que en otras ocasiones posteriores, al referirme a los vocablos "Derecho Aéreo", "Derecho Aviatorio" o de la aviación, sean estos impropios, pues por el contrario hemos de emplear los como sinónimos, habida cuenta que existen dentro del lenguaje Castellano.

Ahora bien, la expresión "Derecho Aeronáutico", equivale lingüísticamente a "Derecho de la navegación aérea", con lo cual se enmarca con mayor precisión la naturaleza misma de la función de dicho vocablo.

Como dato curioso, podemos citar que la terminología "Derecho de la Aviación", fue creada en 1923 por el Profesor Ambrosini, habiendo sido bien acogida por muchos países en su legislación. Empero, él mismo critica el término de "navegación aérea", pues en materia de aviación "navegar", no es mas que una reminiscencia del derecho marítimo, y que por ende tiene un mal uso en nuestro medio; además el adjetivo "aérea", algún día con los futuros modelos de máquinas o aparatos volantes, al transitar en aquellas alturas, donde ya no hay aire, como lo es la estratósfera, etc., su empleo igualmente no comprenderá todas las actividades de estos artefactos. Y hasta es factible dice el citado autor, que se tratase de subordinar el derecho aeronáutico al marítimo, tal como lo hizo el Código de la Navegación italiano en 1942. Por lo que propone el uso de la expresión "Derecho de la Aviación", para evitar confusiones, ya que éste genéricamente comprende el movimiento y circulación aún en las regiones donde se carece de aire. E inclusive es más adecuado al comportamiento del avión, que no navega sino vuela.

A mi juicio, debemos adherirnos a la opinión de Lena Paz, quien textualmente argumenta lo siguiente: - "las razones aducidas por el Prof. Ambrosini no son su ficientes para decidirnos a abandonar una designación- que tiene hondo arraigo entre nosotros. Es cierto que el avión no navega, pero tampoco es exacto que vuela,- en el verdadero sentido del vocablo. El mismo Prof. Am brosinini admite que "el vuelo del avión (aeroplano) só- lo en sentido figurado puede asimilarse al de las aves; se trata simplemente de una metáfora, así como se dice también metafóricamente que los proyectiles vuelan" (5), y si ello es así, no creemos que sea inapropiado hablar de "aeronáutica" o "Navegación aérea", dado que aquí -- también estaríamos haciendo uso de una metáfora, con la ventaja de que aquella expresión-navegación aérea-es, - lingüísticamente, más amplia que la denominación "dere- cho de la aviación", comprendiendo- a diferencia de és- ta- todas las máquinas volantes que se desplazan en la atmósfera.

En efecto: según el Diccionario de la Real Aca- demia Española (Edición de 1947), aeronáutica es la "cien- cia o arte de la navegación aérea" y navegar es, por -- analogía, "hacer viaje o andar por el aire en globo o - en aeroplano" (3a. acepción), en tanto que aviación es - "la locomoción aérea por medio de aparatos más pesados- que el aire". Por consiguiente, "derecho de la avia- ción" vendría a tener un sentido más restringido que -- "derecho aeronáutico" o "derecho de la navegación aérea" puesto que tan sólo se referiría a los aparatos más pe- sados que el aire, excluyendo a los globos y dirigi- bles.

(5) Ambrosini A.: "Instituciones de Derecho de la Avia- ción" P. 38 Buencs Aires 1949. En el mismo sentido: -- Malbran, M.: Derecho Aéreo, Aeronáutico o de la Avia- ción, en "La Ley", T. 55, Pág. 813/818.

La posibilidad de que en un futuro quizá no lejano se construyan máquinas capaces de circular más allá de la capa atmosférica, y aún de sustraerse a la ley de la gravedad, tampoco bastaría para condenar el uso de los términos "derecho aeronáutico" o "de la navegación-aérea", dado que si esta posibilidad se realizare, no estaríamos ya en el campo de la aviación sino en la esfera de la astronáutica, que está planteando por lo menos en teoría, cuestiones jurídicas novedosas, a tal punto que algunos autores comienzan a ocuparse de los elementos creadores de un derecho astronáutico distinto por completo del derecho aeronáutico. (6). En consecuencia, en tanto la circulación aérea se cumpla mediante aparatos que utilicen la reacción del aire como elemento de propulsión y sustentación, la expresión "derecho-aeronáutico" no parece objetable".(7).

Finalmente, tocante a la denominación podemos decir, a manera de conclusión que si bien en la práctica es posible emplear las expresiones "derecho aéreo", "derecho aviatorio o de la aviación" y "derecho aeronáutico", como sinónimos, la correcta denominación es la de "Derecho Aeronáutico", por las razones expuestas en párrafos anteriores, no importando que autores de gran valía como André Henry Coüannier quien primeramente en Alemania, en 1929, empleó y difundió el término "derecho aéreo", sostengan que es esta la denominación más adecuada para la materia. Pues decíamos que es muy amplia, y en cambio la de "derecho de la aviación" muy restringida. Quedando la que nosotros hemos escogido, como la más aceptable. Y en apoyo a nuestra manera de pensar, la Legislación y Doctrina Alemana, hacen a este respecto una clasificación en cuanto a la terminología, utilizando "Luftrecht" para derecho aéreo y - - -

(6) Por ejemplo: Kroell, J.: *Éléments créateurs d'un droit astronautique*, en "Revue Générale de L'Air", 1963, Pág. 222/245.

(7) Lena Paz, Juan A. Op. Cit., 10 y 11.

"Luftfahrrecht" para derecho aeronáutico. La primera para significar una denominación genérica que comprende - todas las cuestiones relativas a la utilización del aire, como por ejemplo la locomoción, la telefonía, radio, televisión, etc., y la segunda, que expresa exclusivamente el estudio y análisis en cuanto a la actividad de las aeronaves y demás temas conexos.

A más abundamiento, Nicolás Mateesco en su obra - "Derecho Aéreo Aeronáutico", formula estas diferencias: El derecho aéreo representa la disciplina jurídica que reglamenta la actividad aérea y lo que de ella deriva, - y el derecho aeronáutico representa la normatividad jurídica de la navegación aérea, comprendida la infraestructura de las personas y cosas que se transportan y - de los medios de transporte por el aire. El Derecho - Aeronáutico no es sino una parte del Derecho Aéreo, - aunque actualmente es la más importante.

Por último, el Dr. Eduardo Theiler, en el Congreso Jurídico celebrado en Río de Janeiro en 1943, propuso que se denominara Derecho Aéreo dividido en 2 disciplinas jurídicas: El Derecho Aeronáutico que regula la locomoción aérea y el Derecho Radioeléctrico que comprende todas las comunicaciones radioeléctricas.

Y ahora, para entrar de lleno a las diversas definiciones de que es objeto el Derecho Aeronáutico y - sus sinónimos, diremos a continuación, siguiendo lo -- apuntado por Rodríguez Jurado, que "Precisar el concepto de un conocimiento cualquiera, significa en su última síntesis llegar a definirlo. Pero, para poder aventurar la definición de una ciencia es preciso antes, - determinar su objeto y sus caracteres, para extraer de ellos aquellos elementos constantes y permanentes que reunidos den una noción integral de la materia, capaz de comprender en sí todas las relaciones y conocimientos a los cuales se refiere".

"El común denominador que en definitiva fija el-

concepto de la materia es la "actividad aeronáutica".- (8).

AGUSTIN RODRIGUEZ JURADO.- Prefiere como la mejor definición que compendia el objeto y el contenido de la materia, a la de Videla Escalada, haciendo anotar que es conveniente reemplazar los términos: "circulación aérea" por "actividad aeronáutica", por ser estos últimos más comprensivos de la totalidad de los problemas que le son propios.

Para el argentino FEDERICO VIDELA ESCALADA, el Derecho aeronáutico es el conjunto de principios y normas de derecho público y privado, de orden nacional e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la circulación aérea o modificadas por ella. (9)

MAURICE LEMOINE, nos dice que es la rama del derecho que determina y estudia las leyes y las reglas de derecho que rigen la circulación y la utilización de las aeronaves, así como las relaciones que ellas originan. Aclarando que por "circulación", debe entenderse no solamente su significado común sino también en el de los economistas cuando hablan de la circulación de bienes, o sea el de utilización en su sentido más amplio. (10)

JUAN LENA PAZ, considera que "El Derecho Aeronáutico es el conjunto de normas y principios que rigen la navegación aérea y las relaciones jurídicas que nacen de la misma". (11) Es decir, que comprende todos los problemas o supuestos legales causados por el hecho

(8) Rodríguez Jurado, Agustín. "Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico" Pág. 2/3 Buenos Aires., 1963

(9) Videla E. F. "El Derecho Aeronáutico, Rama Autónoma de las Ciencias Jurídicas". Pág. 47 Buenos Aires, 1948

(10) Lemoine M. "Traité de Droit Aérien" Pág. 3, Paris-1947

(11) Lena Paz Juan A. Op. cit. Pág. 11 Buenos Aires,-1959

técnico de la aeronavegación, bien de carácter público o privado; nacional o internacional.

Doctrinariamente hablando sabemos que existe una gran dificultad para definir con exactitud y aceptación general cualquier tópico que toquemos, y que inclusive se ha dicho que el derecho es indefinición. Sin embargo también es una necesidad el poder tener un punto de partida, y así a continuación transcribiré otras opiniones al respecto:

Para el maestro AMBROSINI, insistiendo en el concepto de Derecho de la aviación, nos lo define como "la rama del derecho que estudia la calificación y regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria". (infraestructura, el medio o vehículo, el personal especializado, y todas las relaciones jurídicas). (12)

COGLIOLO Y CACOPARDO consideran que es el conjunto de normas de derecho público y privado, que regulan la navegación aérea y, en general el movimiento de las aeronaves y de otros aparatos que se desplazan en el aire, en sus relaciones con las personas, las cosas y la tierra. (13)

FRAGALI. Derecho Aeronáutico "es un complejo de normas destinadas a regular todas las relaciones jurídicas que pueden nacer de la navegación aérea y a contener a ésta dentro de los límites que le deben ser impuestos por necesidades de orden público". (14)

Para TAPIA SALINAS es "aquel conjunto de normas que se refieren a la navegación aérea y problemas con ella relacionados" (15)

(12) Ambrosini A. 'Op. cit. Pág. 48 Buenos Aires 1949

(13) Cogliolo y Cacopardo "Manuale di Diritto aeronautico" Pág. 3 Firenze, 1937.

(14) Fragali Michele, "Principi di Diritto aeronautico, - Milano, 1939. Pág. 19

(15) Tapia Salinas Luis, "Manual de Derecho Aeronáutico", Barcelona 1944, Pág. 12

GARCIA MAYNEZ EDUARDO.- "Derecho Aéreo. Es la disciplina que estudia las normas concernientes a la navegación aérea, a las aeronaves y al espacio aéreo, como elementos indispensables de tal navegación". (16)

Para Michel de JUGLART, siguiendo las ideas de -- BUCHER en "Le Statut Juridique du Personnel Navigant de l'Aéronautique Civile", These Lausanne, 1949, p. 14. El derecho aéreo es "la rama del derecho que somete a una reglamentación especial todas las utilizaciones que el hombre hace del espacio atmosférico." Y es por esto que MICHEL DE JUGLART nos dice que "el derecho aéreo debe ser considerado en su sentido más amplio. Está constituido por el conjunto de reglas que rigen las relaciones jurídicas que nacen de la utilización del aire y -- que esta utilización comprende el estudio de la radiodifusión, telemecánica y transmisión de señales ópticas".

COCI-PARISI, en una definición muy sintética y -- original dice "el derecho aeronáutico es el conjunto de las normas que regulan el vuelo humano, y los derechos que aminora o crea". (17)

LOUIS CARTOU, dice que se puede definir al derecho aéreo como el conjunto de reglas que determinan -- las condiciones de la navegación aérea y de sus utilizaciones. (18)

CH. WISCHER, uno de los definidores del grupo germánico, concibe el derecho aeronáutico "como un conjunto de reglas que rigen el medio aéreo y su utilización" (19). Como podemos ver se comprende en esta definición la difusión de las comunicaciones por medio de las ondas atmosféricas, o sea que se incorporan al derecho --

(16) García Maynez Eduardo. "Introducción al Estudio -- del Derecho". Editorial Porrúa, México 1956. Pág. 153

(17) Coci-Parisi, "Il Sistema dal Diritto aeronautico e la responsabilità dei trasporti, 1932. Mencionado -- por Ambrosini Op. cit. Pág. 49

(18) Cartou Louis, "Droit aérien", 1963, Pág. 2

(19) Wischer Ch., "Versicherung und Luftverkehr, Berlin, 1921, Pág. 21. Mencionado por Gay de Montellá. Op. in fra. Pág. 8

aéreo, tomándolo como género. Más el sentido práctico aconseja, en esta disciplina, no salirse del encuadramiento de las normas relativas a la utilización de la atmósfera como medio de transporte y de tráfico, no confundiéndolas con las que rigen la utilización de la atmósfera como simple medio de transmisión. Es decir - el derecho aeronáutico como especie.

RAFAEL GAY DE MONTELLA, define a esta rama jurídica comercial (derecho aeronáutico) como "conjunto de normas de derecho público y privado de la navegación aérea dedicada al transporte de cosas y de personas, mediante la utilización de aeronaves, y las relaciones jurídicas nacidas de tal sistema". Y además nos explica que la expresión "derecho aeronáutico, no se ha referido nunca a tan vasto panorama, sino estrictamente al derecho que regula el transporte aéreo de personas y de cosas, o sea, a la actividad de un tráfico con finalidades especulativas". Pues el propugnado título "derecho de la aviación", nos haría perder en extensión lo que hemos ganado en intensidad al adoptar la expresión "derecho aeronáutico". Aquella expresión comprendería la legislación aviatoria pública lo mismo que la privada, las normas internacionales lo mismo que las nacionales, las actividades y regímenes del personal militar lo mismo que las del personal de la aviación (20)

Para concluir, expondremos una explicación respecto del derecho Aeronáutico, el cual es una rama autónoma del derecho que comprende, el conjunto sistemático de normas jurídicas, principios y costumbres (de derecho público, de derecho privado, de orden nacional o internacional), que rigen las relaciones de la navegación aérea.

(20) Gay de Montellá Rafael, "Principios de Derecho Aeronáutico", 1950, Pág. 10

3.- SUS CARACTERISTICAS

Considero que es conveniente exponer un cuadro sinóptico, para entender mejor las diversas clasificaciones de las características del derecho aeronáutico, a saber:

Dr. O. Véjar Vázquez	<ul style="list-style-type: none"> 1. Internacionalidad 2. Politicidad 3. Modernidad 4. Imperativo 	
Gay de Montellá	<ul style="list-style-type: none"> 1. Internacionalidad del tráfico comercial aéreo. 2. Politicidad económica. 3. Comercialidad 4. Normatividad unificadora 	
A. Ambrosini	<ul style="list-style-type: none"> 1. Originalidad de su formación y dinamismo "movilidad" para Tapia Salinas. (Comprobaciones de hecho) 2. Uniformidad Internacional o internacionalidad 3. Politicidad 4. Autonomía 	<ul style="list-style-type: none"> De su naturaleza.)
	<ul style="list-style-type: none"> (a) Legislativa (b) Didáctica - "Científica" Rodríguez Jurado 	

E. Hamilton

1. El espacio aéreo (soberanía, -- fronteras, normas, etc.
2. Su rápida evolución
3. Normas legales aéreas muy ge-
nerales
4. Preponderancia de la reglamen-
tación.
5. La costumbre (como fuente del
derecho aéreo)
6. Carácter Internacional predo-
minante.

J. Lena Paz

1. Tendencia a la uniformidad in-
ternacional
2. Influencia de los factores po-
líticos
3. Dinamismo

A. Rodríguez Jurado

- | | | | |
|---|---|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. El hecho técnico 2. La internaciona-
lidad 3. Politicidad 4. Integralidad | <table border="0"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="vertical-align: middle;"> <ol style="list-style-type: none"> a) Uniformi-
dad y b) La unifi-
cación
Legisla-
tiva. </td> </tr> </table> | { | <ol style="list-style-type: none"> a) Uniformi-
dad y b) La unifi-
cación
Legisla-
tiva. |
| { | <ol style="list-style-type: none"> a) Uniformi-
dad y b) La unifi-
cación
Legisla-
tiva. | | |

Estas características, entendidas como peculiaridades de determinado tema, y en este caso con alusión al Derecho Aeronáutico, las explicaremos a la -- manera de cada autor diciendo en que consisten.

El Dr. OCTAVIO VEJAR VAZQUEZ, dice que "desde -- luego un rasgo peculiar es el carácter internacional de los problemas y las soluciones del derecho aéreo, -- de manera que resulta frecuente que la convención in-
ternacional preceda a las legislaciones nacionales. Otra característica es su politicidad. Toda ley tiene un cierto aspecto político, pero en ocasiones este -- dato se hace imperceptible porque el dato económico -- predomina; al contrario, en el derecho aéreo tiene el dato político la primacía porque así lo impone la na-
turaleza del espacio y de la actividad humana que en-

él se desarrolla. (En México la radiotelegrafía es un monopolio estatal). El derecho aéreo tiene también un carácter de modernidad porque el rápido progreso de la técnica lo obliga a modelarse constantemente sobre la variable forma de su objeto. Por último, presenta un acentuado carácter imperativo porque el principio de la seguridad está en su entraña, lo mismo para el Estado que para los particulares; de ahí también su reglamentación. Reconociendo su autonomía el Congreso Internacional celebrado en Nápoles en 1954 consideró al derecho aéreo como una rama especial del Derecho - con sus propias características". (21)

Y personalmente opina que también le es característico al derecho aeronáutico un profuso reglamentarismo por parte del Estado, para cuidar de la seguridad del interés social.

Además existe en derecho aeronáutico un gran costo en las inversiones con motivo de los aparatos e instalaciones, etc.

Como resumen de las opiniones respecto a las características enunciadas por algunos autores tenemos las siguientes:

1. Tendencia a la uniformidad internacional.-- Como dice Lena Paz. Siendo el Derecho Aeronáutico, - el encargado de reglamentar las diversas situaciones relativas a los vuelos, y siendo la aeronave el medio por excelencia utilizado en el transporte a largas distancias, por ende su tránsito es generalmente internacional, además de nacional. Y así para conveniencia de cada nación, es que se han establecido -- acuerdos y demás cuestiones, tendientes a hacer -- uniformes las normas, a la vez que justas y equitativas, para poder llegar a una armonía, a un punto óptimo en cuanto a la circulación aérea. Y es por esto

(21) Dr. Véjar Vázquez Octavio "El Derecho Aéreo.- - Sustancia y Dimensión" Pág.28 (Conferencia).

que la tendencia a la uniformidad internacional es -- una característica del Derecho Aeronáutico.

Actualmente la navegación aérea internacional - se rige, en el campo del derecho público, por la Convención de Chicago de 1944, que es un verdadero estatuto mundial de la aviación, ya que ha sido ratificada por numerosos Estados.

Los resultados de las labores de unificación en la materia del derecho privado, son igualmente satisfactorios, y así a guisa de unificación, podemos citar la Convención de Varsovia de 1929 acerca del --- transporte aéreo internacional, ratificada y reproducida por bastantes legislaciones nacionales.

Ahora bien, cada Estado conserva su autonomía - legislativa en el orden interno y por lo tanto no --- existe una dualidad de regímenes, pero esto significa que las convenciones internacionales de Derecho Aeronáutico no tengan gran influencia sobre el derecho -- interno de los Estados, es más, al ser una convención ratificada, las partes contratantes deben asegurar -- por distintos medios idóneos el exacto cumplimiento, - cada quien dentro de su jurisdicción.

2.- Influencia de los factores políticos.- Estos ejer cen gran predominio en el proceso de formación de la disciplina, pues ciertos principios del Derecho público aeronáutico, como el de la soberanía en el espacio aéreo, se basan en los peligros que la aviación pre-- senta para la seguridad de los Estados. Y es más, el avión en tiempos de paz es un eficaz instrumento de - prestigio y de política internacional.

3.- Dinamismo.- Es decir su permanente evolución, to-- cante a las múltiples transformaciones con motivo de los experimentos técnicos, y de la revisión de las -- normas a fin de adaptarlas a las nuevas situaciones - legales.

Siguiendo a Agustín Rodríguez Jurado, vemos que

también encontramos que ese eje constituido por "el hecho técnico" de la aeronavegación, no hace otra cosa que generar nuevas relaciones jurídicas, tales relaciones de derecho, forman una integralidad doctrinal que nos proporcionan la autonomía de la materia.

1. Son pues, caracteres esenciales del derecho aeronáutico su dependencia del "hecho técnico". Así pues, desde que el célebre jurista Paul Fauchille, lanzó su doctrina de la libertad del espacio aéreo que luego fue evolucionando hasta consagrarse en la Convención de París de 1919, el principio de la soberanía, el derecho aeronáutico se ha demostrado y discutido en la integralidad de conflictos que plantea la actividad aviatoria y ha alcanzado su madurez con la renovación de sus normas. Y siguiéndose ese adelanto paso a paso, el derecho ha conservado el ritmo de las evoluciones impuestas por el progreso del "hecho técnico", o sea la "actividad aeronáutica", entendida como el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves.

2. La internacionalidad.- Concluyendo como Verplaetse sostiene, "más que cualquier otra rama del derecho, el derecho aéreo tiene carácter internacional".

Por su extraordinaria velocidad, las modernas aeronaves unen diariamente ciudades y continentes, es decir realizando viajes internacionales, en los cuales atraviesa varios Estados, cada uno con su propia legislación, por lo que en cada viaje se realizan hechos o actos jurídicos, debiendo surgir el derecho aeronáutico para resolver esas necesidades nacidas de las naciones en conflicto, y de ahí su internacionalidad, con dos formas de manifestación: la uniformidad y la unificación legislativa. Uniformidad por cuanto a que las soluciones responden a principios universales, siendo por tanto similares, cuando no idénticas. Unificación legislativa que significa alcanzar el desiderátum de una ley internacional destinada a regir en una pluralidad de Estados.

3.- Politicidad.- Pues en la elaboración de todas las leyes aeronáuticas, tanto nacionales como internacionales, la influencia del factor político ha sido siempre preponderante.

4.- Integralidad.- Analizada ésta bajo dos aspectos - perfectamente diferenciados, pero que reunidos producen un resultado común.

Es una rama integral de las ciencias jurídicas - porque en él se consideran instituciones tratadas en casi todas las demás especialidades del derecho, y -- que para algunos son consideradas como "relaciones" - del derecho aeronáutico con otras ramas del derecho. Pero el derecho aeronáutico es uno solo, integrado -- por una multiplicidad de instituciones que aunque --- sean también tratadas por otras ramas del derecho, lo son en función de distintas relaciones jurídicas, y - por lo tanto, la solución a los problemas creados por tales relaciones no es la misma cuando la enfoca el - derecho aeronáutico que cuando la considera el civil- o comercial o penal, según corresponda.

El segundo aspecto de la integralidad del derecho aeronáutico alcanza su mayor expresión en el campo del derecho positivo, pues notamos la influencia del derecho público, aún en normas que parecen ser - exclusivas del derecho privado.

La fusión de los elementos característicos del derecho aeronáutico, mencionados con antelación, dan por consecuencia la autonomía del mismo.

Rafael Gay de Montellá, antes de explicar las - características, nos menciona tres elementos básicos - para la existencia del derecho aeronáutico a saber: - el primero está constituido por la atmósfera o aire, - el segundo es el instrumento traslativo llamado aeronave, y el tercero la materialidad del nuevo aspecto de tráfico comercial, teniendo por exponentes la rapi- déz, el radio de acción y la movilidad del vehículo.

3.- Politicidad.- Pues en la elaboración de todas las leyes aeronáuticas, tanto nacionales como internacionales, la influencia del factor político ha sido siempre preponderante.

4.- Integralidad.- Analizada ésta bajo dos aspectos - perfectamente diferenciados, pero que reunidos producen un resultado común.

Es una rama integral de las ciencias jurídicas - porque en él se consideran instituciones tratadas en casi todas las demás especialidades del derecho, y -- que para algunos son consideradas como "relaciones" - del derecho aeronáutico con otras ramas del derecho. Pero el derecho aeronáutico es uno solo, integrado -- por una multiplicidad de instituciones que aunque --- sean también tratadas por otras ramas del derecho, lo son en función de distintas relaciones jurídicas, y - por lo tanto, la solución a los problemas creados por tales relaciones no es la misma cuando la enfoca el - derecho aeronáutico que cuando la considera el civil - o comercial o penal, según corresponda.

El segundo aspecto de la integralidad del derecho aeronáutico alcanza su mayor expresión en el campo del derecho positivo, pues notamos la influencia del derecho público, aún en normas que parecen ser - exclusivas del derecho privado.

La fusión de los elementos característicos del derecho aeronáutico, mencionados con antelación, dan por consecuencia la autonomía del mismo.

Rafael Gay de Montellá, antes de explicar las - características, nos menciona tres elementos básicos - para la existencia del derecho aeronáutico a saber: - el primero está constituido por la atmósfera o aire, - el segundo es el instrumento traslativo llamado aerona - ve, y el tercero la materialidad del nuevo aspecto - de tráfico comercial, teniendo por exponentes la rapi - déz, el radio de acción y la movilidad del vehículo.

De esos elementos básicos, nos dice que surgen las características fundamentales:

1. Internacionalidad del tráfico comercial aéreo.-Con la palabra "internacionalidad" entendemos la especial aptitud de esta rama del derecho comercial para dictar a cada nación un conjunto de reglas uniformes que facilitan el paso de fronteras por medio del tráfico aeronáutico. Y aunque pudiera objetarse por participar de él la navegación marítima, en realidad si caracteriza fuertemente a la navegación aérea.

Pero aclara que no debe entenderse a esta característica como tendencia a conseguir la unificación legislativa internacional por no interesar si beneficiará o no a la legislación aeronáutica. Lo que si, que existe la necesidad de adoptar los principios internacionales por las leyes nacionales.

2.-Politicidad económica.- Esto se justifica por ser la aeronave un vehículo amenazante de la soberanía del Estado, éste no debe consentir su libertad de circulación, por lo que interviene a cada momento para controlarla dentro de lo lícito.

3. Comercialidad.- Por lo general, es la ley comercial la que preside la normatividad de las relaciones jurídicas que nacen y se crean en torno a la actividad aeronáutica.

4. Normatividad unificadora.- La navegación aérea -- ofrece el campo más favorable para la unificación -- del derecho, sin pretender desembocar en un código -- único, sino en la aptitud de esta rama del derecho -- para imponer a las legislaciones nacionales por medio de tratados y convenciones principios considerados internacionalmente como intangibles e imperativos.

Entre las ideas del maestro Ambrosini, notamos que como primera característica señala la de Originalidad de su formación y dinamismo, cuya importancia-

reside en simples comprobaciones de hecho, no obstante anota que el derecho de la aviación observa una originalidad de formación de su correspondiente legislación, y a más abundamiento, esa legislación aviatoria se ha estado elaborando con gran celeridad, a la par de la velocidad del fenómeno aviatorio y agrega que es mejor llamarlo "dinamismo" en lugar de "movilidad" como propone Tapia Salinas.

Internacionalidad o uniformidad internacional. Entendida como tendencia existente entre todos aquellos países que emplean la aviación o que protegen su soberanía, mediante la existencia de potentes organismos como la C.I.N.A., I.C.A.O., I.A.T.A., etc.

Politicidad. Si bien es cierto que todo el derecho sufre general la acción de la política, mayormente se nota en el derecho de la aviación, el cual ha sido fuertemente influenciado por consideraciones de orden político, especialmente militar.

Autonomía.— Reviste mayor importancia por condicionar todo su sistema, influyendo particularmente sobre la valoración jerárquica de sus fuentes. Tal autonomía es ante todo legislativa, por legislarse en todos los Estados en el campo internacional en forma autónoma, a tal grado que las leyes y convenciones internacionales asumen gran importancia que a menudo constituyen verdaderos códigos.

La autonomía didáctica, que por la novedad de la materia es una verdadera y propia autonomía "científica", estriba en respetar los principios capitales de este derecho, tal como la soberanía de los Estados sobre el propio cielo y cuando a falta de disposición expresa en las leyes aeronáuticas se recurre a sus fuentes.

Donati nos confirma la autonomía del derecho aeronáutico, al decir que puede considerarse a un dere--

cho como autónomo cuando total o parcialmente reviste el derecho especial tres condiciones:

primera.- novedad orgánica de la materia; segunda.- especialidad de los principios generales que la gobier--nan; y tercera.- tendencia a la completividad de la materia, tanto en el aspecto público como en el privado.

Para Eduardo Hamilton son características inhe--rentes a la naturaleza del derecho aeronáutico las si--guientes:

1. El espacio aéreo. Fundamento del que se derivan ca--racterísticas jurídicas generales, modificando concep--tos tanto de derecho público como privado. Entre los -primeros podemos citar la soberanía sobre el espacio -aéreo, las fronteras aéreas, las normas de policía aé--rea; entre los segundos, la limitación del derecho de--dominio sobre inmueble debido al tránsito aéreo, las -condiciones especiales del transporte, y muchas otras.

2. Su rápida evolución. La aeronave y sus constantes -transformaciones, obligan al perfeccionamiento y modi--ficación de las reglas jurídicas, para ponerlas a tono del progreso.

3. Normas legales aéreas muy generales. Que son conse--cuencia de la rápida evolución, luego es necesario que sean dúctiles, previendo el desarrollo inmediato del -futuro de la aviación, para no estar continuamente mo--dificando las leyes.

4. Preponderancia de la reglamentación. Que completa y llena los vacíos o lagunas de la legislación, con ma--yor aplicación que en otras ramas del derecho.

5. La costumbre. Derecho no escrito que juega un papel de primera línea en nuestra materia.

6. Carácter internacional predominante. Porque aunque--existen normas jurídicas aéreas exclusivamente nacionales, la mayor parte de estas tienen su origen en Convel

nios Internacionales.

Por consiguiente al decir de la doctrina, el derecho aeronáutico es especial por ser autónomo, es moderno, hay predominio de las normas extra estatales sobre las estatales o sea su internacionalidad, imperativo en la formación de la relación jurídica y en el contenido mismo de la relación; influencia de los factores políticos, dinamismo; integralidad, y "sui generis".

4.- SU CLASIFICACION EN EL CUADRO DE LAS DISCIPLINAS JURIDICAS.

Siguiendo de cerca las interesantes ideas del Profesor y Dr. En Derecho Octavio Véjar Vázquez, nos encontramos con que en su conferencia intitulada "El Derecho Aéreo.- Sustancia y Dimensión", ante la Facultad de Derecho, menciona al tratadista francés Rafael Coquoz, -- quien expresa lo siguiente: "Las leyes se aplican a los fenómenos y no los fenómenos a las leyes. Las reglas del Derecho tienen su razón de ser en su conformidad con los hechos. Ex facto jus. A fenómenos nuevos derecho nuevo y, por consiguiente, principios nuevos". En consecuencia, dice el maestro, catedrático de derecho aéreo, que conviene expongamos las actividades que los hombres realizan en el espacio en forma propicia para su exámen jurídico.

"La atmósfera, sin la cual no conoceríamos ni el orto ni el ocaso, había sido objeto de estudio al través de los siglos, por su influencia sobre los procesos biológicos y como escenario de los fenómenos meteorológicos. En cambio, en el siglo XX los progresos de la técnica han permitido desarrollar, con ritmo acelerado, múltiples actividades que ofrecen una nueva imagen humana.

El hombre apareció y evolucionó sobre la superficie de la tierra, y no se había movido sino sobre ella. Los países han comerciado por tierra y por mar. Hoy los hombres vuelan y se comunican al través del espacio aéreo, por encima de las ciudades y las aldeas, sobre los ríos y los mares. Las alas artificiales y el empleo de la onda eléctrica van engendrando un nuevo orden social!

En efecto, estamos en una era revolucionaria, significando con esto que se están operando cambios acordes con los adelantos científicos y las tendencias ideológicas, y que en tratándose del derecho aéreo, tienen por marco del escenario de las actividades a las envolturas que integran la tierra y su atmósfera; tales como

la troposfera, o capa inmediata superior a la superficie, con una altura de 10 Kms. en los polos y 20 en el Ecuador; en ella tienen lugar los más conocidos fenómenos atmosféricos; vientos, lluvias y nubes. La estratosfera, o esfera de los estratos, que llega a los 80-Kms. y en cuya parte baja son visibles los bólidos y meteoritos que caen en la tierra, y por último, hasta 220 kilómetros la ionosfera, que es la capa de las auroras boreales. Perteneciendo a la Vía Láctea nuestro sistema, de entre el sinnúmero de galaxias.

Impresionante es también, lo relatado en la aludida conferencia del Dr. Véjar Vázquez, quien pronunció lo dicho a continuación: "La psicología moderna nos habla de una condensación del tiempo, que tiene lugar en el alma del hombre y que se manifiesta, por ejemplo, en el sueño. Entre los artificios humanos el cinematógrafo había vencido ya al tiempo horario, desintegrándolo en forma gráfica y dinámica, según lo observa Epstein. El cinematógrafo da lentitud al tiempo con la cámara lenta, o rapidéz con la cámara acelerada, o lo hace reversible con la proyección fílmica al revés. Y tenemos en la televisión la repetición instantánea. Pero el avión y la onda eléctrica van dominando al tiempo y la distancia en forma espectacular. Por ejemplo, un bombardero Camberra perteneciente a la Real Fuerza Aérea, llamado Aries IV, despegó del aeródromo Bardufoss, en Noruega, a las 9 p.m. y aterrizó en Fairbanks, Alaska, a las 5 p.m. del mismo día; es decir, llegó a su destino cuatro horas antes de haber partido".

Saint Exupery, piloto del vuelo sin retorno dijo ... "Los climas y las estaciones para el viajero aéreo no tienen ningún sentido; pasa de la primavera al invierno para volver unas horas más tarde al verano".

Estadísticamente comentando, según la Asociación Internacional de Transportes Aéreos, en 1954 las líneas regulares transportaron sobre el Atlántico más de 480,000 pasajeros. Y mundialmente fueron 57.800,000

personas; actualmente en 1967 asciende a 182'685,302,- representando un 93% del volumen total (200 millones)- entre las Empresas afiliadas a la I.A.T.A.

La actuación del género humano, tiene pues, en nuestros días un escenario nuevo, y en México se perfilan límpidamente en su futuro grandes perspectivas para la navegación aérea.

Por lo que se refiere a la clasificación propiamente dicha, surgió otro problema, pues así como se -- propusieron varias denominaciones para la materia (Derecho del espacio, leyes del aire, derecho etéreo, dominio de lo impalpable, derecho aéreo, derecho aeronáutico, y derecho de la aviación o aviatorio), así se -- pretendió clasificarlo dentro de los cuadros o cartabones tradicionales. Y en ellos encontramos al derecho -- natural y el positivo, dividido éste último a su vez en público, privado e internacional. La distinción entre derecho público y privado es el punto de partida de la Jurisprudencia Técnica, en su aspecto sistemático. Y -- se infiere de lo dicho, que a la clasificación de las disciplinas jurídicas en materias bien sea de derecho público y privado, se enlaza otra, consistente en referir las normas de cada una de aquéllas al derecho interno o al interestatal. El público, en constitucional, administrativo, penal y procesal. El privado, en civil y mercantil. El interestatal en público y privado. No obstante es imprescindible hacer notar que las nuevas y recientes creaciones jurídicas, no son encuadrables dentro de tales límites. Esto significa que el derecho aeronáutico, no encaja en esas clasificaciones. El Dr. Lucio Mendieta y Núñez, mencionado por el Dr. O. -- Véjar V. en su conferencia, nos dice lo siguiente: "Un derecho nuevo se establece por la originalidad de sus disposiciones que regulan situaciones enteramente desconocidas antes, el Derecho Aéreo por ejemplo, o cuando ingentes necesidades sociales van dando en torno de ciertas situaciones jurídicas, diferente sentido a las normas que las regulan y las van enriqueciendo con -- otras disposiciones y con otras ideas hasta formar un-

cuerpo doctrinario y legal autónomo, dotado de energía propia, de peculiares principios que lo configuran como algo distinto de sus fuentes originarias".

Repetimos pues, que el Derecho Aéreo es un derecho genérico en elaboración, integrado por dos disciplinas jurídicas de clara fisonomía: El Derecho Aeronáutico y el Derecho Radioeléctrico, y que más tarde abarcará otras disciplinas producto de la técnica y de los adelantos científicos.

Uno de los temas más discutidos por los juristas es el relativo a la distinción entre derecho privado y derecho público. Autores hay como Radbruch, que estiman dichos conceptos como categorías apriorísticas de la ciencia del derecho, otros dicese se trata de una distinción de índole política, y otros niegan enfáticamente la existencia de un criterio válido de diferenciación. Duguit sostiene que la diferenciación solo posee interés práctico; Kelsen declara que todo derecho emana de la voluntad del Estado, y por ende es derecho público.

J. Hölliger, expone 104 teorías acerca del tema -- indicado, concluyendo que ninguna de ellas es satisfactoria; así por ejemplo la teoría romana del interés en jugo dice: estamos frente al derecho público cuando se tutela un derecho no patrimonial, y cuando se tutela un -- derecho patrimonial se está frente a normas de derecho -- privado. Esto es criticable ya que el derecho fiscal es -- derecho público, no obstante que tutela intereses patrimoniales, y en cambio todo el régimen de la familia es -- no patrimonial, y sin embargo pertenece al derecho privado. (22)

Pero sea cual fuere la teoría que se exponga, nuestro problema consiste en precisar en donde debemos colocar al derecho aeronáutico. Y nosotros insistimos en que

(22) Hölliger J. citado por García Maynez en su "Introducción al estudio del derecho" p. 133

no pertenece ni al derecho público ni al privado, sino que existe una dualidad, es decir que el aludido derecho tiene cuestiones tanto de derecho público como privado, y sin embargo es un derecho "sui generis", autónomo, y que tiene por base a nuestra Constitución.

Y que además tiene carácter internacional, debiendo entenderse esto conforme a lo dicho en relación con sus características. Ahora bien, cierto es que se articula con varias disciplinas jurídicas como el derecho del trabajo, el derecho constitucional, el derecho procesal, el derecho penal, el derecho civil, el derecho mercantil, con el derecho internacional de cualquier índole, etc.

5.- EL PERSONAL AERONAUTICO.

Hemos escogido para este trabajo, entre las cuestiones interesantes, el tema relativo a la condición jurídica desde el punto de vista laboral, del personal que presta sus servicios en las empresas de aviación, pretendiendo lograr no un estudio profundo y maduro, para el cual serían necesarios la experiencia y la preparación que solo pueden lograrse tras años de labor especializada, sino una contribución somera, limitada por nuestra propia parquedad de conocimientos, al fomento de las elucubraciones jurídicas en torno de los problemas tan interesantes y variados que se plantean dentro del campo de la nueva disciplina a que nos hemos referido en los párrafos anteriores.

Especial atención merece el precisar acorde a nuestra manera de pensar y frente a las categorías de trabajadores de base y empleados de confianza, en cuál de ellas deben situarse a los integrantes del personal técnico aeronáutico y, en concreto, al comandante o piloto al mando de la nave, problema que ya ha sido objeto de múltiples polémicas y aún de controversias judi-

ciales en la práctica, e inclusive de ejecutorias contradictorias, como veremos más adelante.

Por razones elementales de método y antes de entrar propiamente en la materia a exámen, es necesario dejar asentado en este inciso cuáles son las distintas clases o categorías correspondientes al personal de una empresa aeronáutica y cuáles los requisitos y características que atañen a los ocupantes de las mismas.

A medida que la aviación se convierte en un medio ordinario de transporte, se acentúa la necesidad de que el personal de las compañías tenga una mejor preparación para desempeñar sus servicios, así como su organización, de acuerdo con la clase de trabajo que desempeña y el lugar donde lo presta, surgiendo la consabida clasificación: 1. en personal de tierra, y 2. personal de aire, que a su vez se subdividen en:

- a) Personal técnico y
- b) Personal no técnico;

existiendo otras clasificaciones posibles, como, por ejemplo, las categorías de trabajadores en A, B, C, -- etc. Gracias a esto, es como la aviación en todos sus aspectos ha progresado, pues cada individuo que presta sus servicios es como la pieza de una gran máquina, la cual no funcionaría si alguno de ellos faltare o cuando menos no tuviera la preparación y atingencia necesarias para el desempeño de sus labores.

Estudiando en detalle la clasificación anterior, diremos: El personal de tierra se compone por todos -- aquellos individuos que desempeñan trabajos en tierra y que están adscritos a la navegación aérea. Como ya se había dicho, este personal está subclasificado en -- dos ramas: técnicas y no técnicos.

En cuanto al personal técnico es aquel que para poder desempeñar su trabajo dentro de la compañía, necesita haber adquirido los suficientes conocimientos -- por medio del estudio en las escuelas que las autoridades correspondientes de cada país sostienen en beneficio de la seguridad pública y de las empresas pro--

piamente dichas.

Pues bien, el personal técnico de tierra que -- forma la planta de trabajadores de las empresas de -- aviación, está compuesto de la siguiente manera:

- a) Personal de mantenimiento de aeronaves y equipo
- b) Personal del servicio metereológico aeronáutico;
- c) Personal de operaciones;
- d) Personal de contralores de tránsito aéreo; y
- e) Personal de telecomunicaciones aeronáuticas.

Por su carácter técnico, deben los aspirantes a dichos puestos llenar los requisitos que para obtener la licencia correspondiente señala el reglamento respectivo.

Además de satisfacer los requisitos específicos que respecto a cada puesto se exigen, cabe observar - que el personal de mantenimiento se subdivide en di-- versas especialidades, según que se refiere a hélices, motores, planeadores, sistema eléctrico de la aeronave, sistema hidráulico, instrumentos, radio, laministería, carpintería y paracaídas, existiendo además -- tres categorías, denominadas con las letras A B y C-- y los cargos de jefe de mantenimiento, jefe de taller de mantenimiento y aprendiz de las especialidades que se citan. El personal encargado del control de tránsito aéreo se subdivide también en cuatro especialida-- des que son: La de controlador de primera, controla-- dor de segunda, ayudante y aprendiz. El personal de operaciones admite subclisificarse en jefe de opera-- ciones de vuelo, despachador de aeronaves, despacha-- dor auxiliar, comandante de aeropuerto o aeródromo y jefe de estación. Por último el personal encargado -- del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas com-- prende el escalafón en el que figuran los empleos de radiotelegrafista de primera, radio telegrafista de-- segunda, radio-telegrafista de tercera, radio-telegra-- fista, radio-telegrafista A de servicio restringido Y

radio-telegrafista B de servicio restringido.

Tocante al personal no técnico, lo forman aquellos individuos que para desempeñar sus labores no -- necesitan ningún estudio, ya que con simple sentido -- común pueden adquirir el suficiente adiestramiento -- para llevarlas a cabo. Dentro de esta clasificación-- quedan incluidos los mozos, meritorios, almacenistas, veladores, etc.

Ahora debemos dedicar nuestra atención a la segunda gran categoría del personal aeronáutico; se --- trata del personal de vuelo. Siguiendo el mismo or-- den que nos sirvió para clasificar el terrestre, pode mos decir que existe el personal técnico de vuelo, -- compuesto por las siguientes personas: piloto al mando, en ocasiones copiloto, mecánico de a bordo, y radio-operador de a bordo.

Y dentro del personal de vuelo no técnico, en-- contramos el sobrecargo, steward o aeromoza, celoso - vigilante del confort de los pasajeros, y si bien, no necesita satisfacer requisito alguno de carácter técnico, si es preciso tener buena salud, presentación - excelente, amén de otros formulismos exigidos por cada compañía aérea en especial.

En tratándose de algunos de los requisitos -- obligatorios para los pilotos, tanto en tierra como en el aire, existen los de resolver hasta la quinta-lección del curso de navegación y tomar un mínimo de 10 horas de adiestramiento en el aparato conocido -- con el nombre de entrenador "Link". Y habiendo aprovechado perfectamente la enseñanza impartida, el aspirante pasa a volar, con las obligaciones de primer oficial (copiloto), y al finalizar el contrato de -- prueba se le comisiona a efectuar vuelos acompañado de pilotos examinadores; volando diez días con cada-examinador y de los informes de estos inspectores a la Escuela de Navegación Aérea de la C. M. A., que - funciona bajo la estricta vigilancia del jefe de pi-

lotos y al cuidado de un instructor, depende que el aspirante sea contratado o desechado.

Continuando como primer oficial en el caso de haber sido aceptado, deberá seguir hasta cumplir un mínimo de 1200 horas de vuelo, y mientras tanto continúa estudiando meteorología y navegación, además periódicamente es asignado a los talleres de mantenimiento, de radio, y en varias oficinas de tránsito.

Normalmente el aspirante puede ascender, ya que ha pasado de piloto aprendiz a piloto de prueba y después a ayudante.

El examen físico se realiza cada tres meses, habida cuenta que la salud del piloto, es de importancia vital en las operaciones de vuelo.

Una vez, como primer oficial el piloto ya puede volar solo, pero conduciendo clippers dedicados exclusivamente al servicio de carga, y no es sino hasta que ha cumplido las 2000 horas de vuelo y otros requisitos adicionales como exámenes de materias más avanzadas, que asciende a la categoría más alta, o sea la de capitán o comandante de aeronaves. A estos se les exigen conocimientos completos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, de la Ley Aduanal, del Derecho Aéreo Internacional, de Medicina de Aviación, para impartir primeros auxilios y evitar enfermedades. Además deben adquirir mucha cultura general, que incluye Historia, Geografía, y conocimientos de las costumbres de los países sobre los cuales vuelan.

De todo esto, la única diferencia que existe entre el personal técnico de vuelo y el de la tierra, es que uno presta sus servicios dentro del avión, y el otro los presta en los diferentes talleres, en las oficinas, o en las casetas de control de las empresas aéreas, formando un todo, por lo que no existe ninguna diferencia esencial entre unos y otros. Es decir, que laboralmente hablando todos son trabajadores.

6.- CONSTITUCION FEDERAL Y LEY DE VIAS GENERALES DE - COMUNICACION.

A la Filosofía del Derecho, le ha tocado el solucionar todos aquellos planteamientos sostenidos en doctrina por pensamientos disímbolos, y así, encontrar la verdad. Y es por esto que, recurriendo a ella, y siguiendo algunas ideas de Kelsen, apuntamos lo siguiente: Las normas de derecho que protegen intereses individuales, constituyen en última instancia una protección del interés colectivo, pues no es posible hablar de normas exclusivamente destinadas al logro de un fin o interés netamente individual. Por esto mismo, la Constitución de cada país, y en nuestro caso - la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, es la máxima aspiración, una realidad plasmada en artículos, que son el vértice de la pirámide jerárquica legal, el punto de partida de todas las demás leyes y reglamentos, y actos de ejecución, etc. que de ella emanan.

Sabido es que las normas creadas, valen en virtud de basarse en otras normas válidas anteriores, esto es la creación derivativa, y aún más, que todo esto nos lleva a la legitimación, o sea que estamos frente a la siguiente pregunta: ¿Quién produjo legítimamente a la primera Constitución positiva?; pues en el campo de la sociedad, debemos obedecer al principio lógico hipotético que dice: será válido aquello que sea dictado por un sujeto de derecho, llamado poder Constituyente, es decir, que será Derecho, lo que se ha dictado por ese poder Constituyente, y a esto le denomina Kelsen la "Constitución lógico-jurídica". Luego observando el principio de la causalidad; de cumplirse la hipótesis, por reunir los elementos o requisitos, se tendrá como consecuencia el órgano. Y así, si examinando los documentos históricos, se encuentra con que el poder Constituyente, parte o tiene su fundamento en los poderes Constituidos, habrá lega

lidad, ya que conforme a Derecho, si se acatan las -- normas, producto de la voluntad del pueblo, en concordancia y armonía con la Ley, existirá una Constitu-- ción válida, un Estado creador de Derecho.

Stammler nos confirma lo anterior al decir que hay normas que se usan para dictar a otras, y que -- existen esas otras, conforme a las cuales se hace Derecho; llamándoles "Derecho del Derecho".

Así pues, como nuestra Constitución Federal, es reconocida conforme a Derecho, no insistiremos más so bre el punto; y solo nos resta mencionar, poniendo de relieve ciertos conceptos relacionados con éste inciso, a saber: El derecho objetivo, es un conjunto de - normas, preceptos imperativo-atributivos. El derecho-subjetivo es una función del objetivo, y se apoya en él, y los dos se implican recíprocamente.

El derecho vigente, y el derecho positivo, suelen equiparse, pero erróneamente, pues no todo derecho vigente es positivo, ni todo derecho positivo es vigente. El orden jurídico vigente es el conjunto de normas imperativo-atributivas que en una cierta época y un país determinado, la autoridad política declara-obligatorias. Y la positividad es un hecho que consiste en la observancia de cualquier precepto, vigente o no vigente. La costumbre no aceptada por la autoridad política es derecho positivo, pero carece de -- validez formal. Y a la inversa; los preceptos que el legislador crea tienen vigencia en todo caso, mas no siempre son acatados. Empero, la circunstancia de que una ley no sea obedecida, no quita a ésta su vigencia. Desde el punto de vista formal, el precepto que no se cumple sigue en vigor mientras otra ley no lo derogue.

Llábase Constitución la ley fundamental de un - Estado, en la cual se determinan la forma de gobier-- no, la organización y atribuciones de los poderes públicos, y las garantías que aseguran los derechos del hombre y del ciudadano.

Nuestra Constitución actual es obra de una asamblea constituyente ad hoc, como fue la que se reunió en la Ciudad de Querétaro en 1917. Poco después, empezaron a actuar los poderes constituidos dentro de sus facultades. Dicha Ley máxima, entró en vigor el primero de mayo del mismo año. La cual en el Título tercero, capítulo segundo, sección III. De las Facultades del Congreso.- Nos dice lo siguiente: Artículo 73. El Congreso tiene facultad:
XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación.

Por lo que se justifica la existencia de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Anteriormente, el legislador mexicano, expidió una ley especial sobre aeronáutica civil en 1930, pero actualmente, se le considera a la aeronáutica como una de las partes integrantes de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Habíamos adelantado que en el 29 de agosto de 1931, existió una ley al respecto, y que fue derogada por la del 29 de agosto de 1932, y ésta abrogada por la actual, que fue publicada en el "Diario Oficial" de 19 de febrero de 1940, y que en su Libro Cuarto "Comunicaciones Aeronáuticas", fue reformado por decreto de 30 de diciembre de 1949, publicado en el "Diario Oficial" de 23 de enero de 1950, y que entró en vigor 30 días después.

Nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación, en su Libro Primero. Disposiciones Generales. Capítulo I. Clasificación. En su artículo 10. dice.- Son vías generales de comunicación:

VIII.- El espacio aéreo nacional en que transiten las aeronaves.

Y el art. 306.- El espacio situado sobre el territorio mexicano está sujeto a la soberanía nacional.

Finalmente, cabe señalar, que es a esta Ley, a la que nos debemos apegar para conseguir los objetivos o fines de cada caso en concreto.

CAPITULO II

LA AERONAVE Y SU TRIPULACION.

SUMARIO:

7.- La aeronave. 8.- Su naturaleza jurídica. 9.- Su matrícula y su registro. 10.- Su tripulación. 11.- El comandante de la aeronave; su designación.

7.- LA AERONAVE.

Como base del Derecho Aeronáutico, encontramos una tríada de elementos indispensables para su existencia, a saber: 1.- La aeronave, 2.- su personal, y 3.- la ley.

Así pues, para poder hablar acerca del derecho aeronáutico y la legislación laboral, es necesario -- entrelazar esos factores básicos, que son como hemos dicho el avión o aeronave, producto de invención científica, aparato sin el cual lógicamente, no sería posible la aeronavegación, pues en dado caso estaríamos en el campo de la astronáutica, si hiciéramos referencia a las naves espaciales. Y aunque existen otros -- artefactos como lo son globos y dirigibles, planeadores, etc. estos no son utilizados en la actualidad para realizar la actividad denominada navegación aérea, es decir, la aeronave como objeto propio de nuestra disciplina.

Tampoco es comprensible que las aeronaves vuelen sin personas que las conduzcan, pues en último -- reducto, existiría alguien en tierra que las controla se o sea como sujetos de esa relación. También es menester que para conservar el orden social, existan leyes que comprendan supuestos previsibles, hechos técnicos, jurídicos y de cualquier índole, con tal de --

proteger esa armonía, y en éste caso a lo aeronáutico, por medio de reglamentos y demás medidas pertinentes, teniendo por piedra angular a nuestra Constitución.

Es pues la aeronave el vehículo con el cual se realiza la actividad aeronáutica.

Definir y precisar lo que debe entenderse por aeronave, es sumamente difícil, ya que estamos dentro del Derecho, y este es muy opinable; sin embargo veremos a continuación las diversas definiciones legislativas que sobre las mismas se han formulado.

Nuestra actual Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 311 define a la aeronave como sigue: Para los efectos de esta ley se considera aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.

Es de observarse que el concepto aludido es muy amplio, así como poco feliz, pues si bien es cierto que el afán del legislador fue el de querer encuadrar para un futuro la posibilidad de que cupieren quizás otros aparatos, nos parece que no estaría por demás el aclarar que se consideran como tales a aquellos aparatos más pesados que el aire, pues de lo contrario quedarían comprendidos los aerostatos (globos). También estimo pertinente el decir que los aviones requieren de la reacción del aire, pues si no, no podrían ser descartados los paracaídas, ni los proyectiles teledirigidos, cometas, planeadores, aparatos sin piloto, etc. Ya que el derecho astronáutico abarca a algunos de los citados.

Pese a esta y otras definiciones que existen, vemos que el meollo reside en demostrar las diferencias con otros aparatos. Y esa diferencia es precisamente la que nos señala el Diccionario de la Lengua Española, al decir que el aeromóvil es aeronave o avión, y al buscar la palabra aeronave dice: vehículo dirijible, que lleno de un gas más ligero que el aire

se emplea en la aerostación (navegación aérea). Y por avión o aeroplano, el vehículo aéreo más pesado que el aire.

Una vez más quiero dejar manifiesto que no obstante haber varios sinónimos, y que entre ellos notamos distinciones, nuestra terminología será enriquecida por el empleo indistinto de esos vocablos.

El insigne autor Louis Cartou nos dice que "En el transporte aéreo, el vehículo es la aeronave. La aeronave ha recibido en la Ley de 31 de mayo de 1924 (1er. artículo del código de la aviación civil), una definición muy general: "Son calificadas aeronaves para la aplicación del presente código, todos los aparatos capaces de elevarse o de circular en el aire".(1)

Nicolas Mateesco Matte, dice que se ha definido la aeronave como un "aparato que puede sostenerse en la atmósfera gracias a las reacciones del aire".(2)

Agustín Rodríguez Jurado, nos indica que el Código Aeronáutico argentino, en su artículo 35, dice: - "Se considera aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el aire y que sean aptos para transportar personas o cosas".

El referido ordenamiento jurídico argentino ha seguido el sistema de casi todas sus leyes nacionales y convenciones internacionales sobre la materia, dando en una definición el concepto del objeto. Difieren de tal sistema, algunos decretos como el de 1950 que reglamentó la ley suiza de navegación aérea de 1942, la cual precisó el objeto mediante la enumeración de los aparatos cuya actividad regula, mencionando así "los globos libres y cautivos, dirigibles, toda clase de aviones, planeadores, autogiros, helicópteros, orni--

(1) Cartou Luis. "Droit Aérien". P. 186

(2) Mateesco Matte N. "Tratado de derecho aéreo" P.286

tópteros", a todos los cuales considera aeronaves y por ende comprendidos en sus prescripciones, disponiendo además, reglas especiales para los cometas, paracaídas y modelos reducidos.

Siguiendo el adagio latino "omnia definitio periculosa est", considero adecuado a la par que Rodríguez Jurado, el sistema de precisar el objeto en una definición, pues es más comprensiva y menos peligrosa que una enumeración, máxime en tratándose del derecho aeronáutico, donde el vertiginoso ritmo de la técnica crea nuevos aparatos. Es de hacerse anotar sin embargo, que la constante superación técnica, dá como resultado hacer más problemático el elaborar una definición que no pase de moda poco después de adoptarse. En los Estados Unidos de Norteamérica se ha pretendido eludir el problema definiendo las aeronaves como "cualquier aparato ahora conocido, o en adelante inventado, usado o destinado para la navegación o el vuelo por el aire (Civil Aeronautics Act, tit. 1, sec. 1), más con esto sería necesario decir lo que se entiende por "navegación o vuelo por el aire", y al no contestar queda pendiente de solución, con lo que se cae en una imprecisión más honda. Pero sin olvidar que en el vecino país del norte, se acostumbra guiarse más por la jurisprudencia que por la ley.

Y como dice Máximo C. Raitzin, el concepto de aeronave permanece aún confuso e incierto en la legislación y en la doctrina. Siendo más palpable esto en Norteamérica (E.U.), donde la exactitud científica no es tan imprescindible, por la elasticidad del derecho y el amplio margen otorgado al buen sentido de los jueces. Quienes determinarán si tal o cual estructura o aparato es o no una aeronave.

Hay pues, dos tipos de definiciones, unas tomando como factor preponderante al medio en que circula el aparato que se pretende definir y otras que restringen el concepto a las que son aptas para efectuar transportes por aire. A guisa de las primeras tenemos

la adoptada por la Convención de París de 1919, entendiéndose por aeronave a "cualquier aparato capaz de sostenerse en la atmósfera gracias a la reacción del aire". Reproducen estos términos la Convención Iberoamericana de Navegación Aérea (Madrid, 1926), como el Convenio de la Habana de 1928. Otros ejemplos son la Convención de Chicago de 1944, que la define como "todo aparato o dispositivo que puede sostenerse en el aire, según la reacción del aire", la Ley francesa de 1924, que consideró aeronaves a "todos los aparatos capaces de elevarse o circular por los aires", así como la -- L.V.G.C. mexicana de 1950 (op.cit.p. 41) supra). Dentro del segundo grupo incluiremos al reglamento de navegación aérea italiano de 1925, que posteriormente fue copiado por el Código de la Navegación de 1942, - de la siguiente manera" se entiende por aeronave (aeromobile) cualquier mecanismo que utilizando el sustentamiento estático o dinámico del aire, sea apto -- para transportar personas o cosas". Y por esta definición se orientaron el Código Brasileño de 1938, el -- Uruguayo de 1942 y otros. El brasileño dice "todo aparato que, capaz para efectuar transportes, puede -- ser elevado y dirigido en el espacio". Y el uruguayo-art. 13: "Aeronave es cualquier aparato destinado al transporte aéreo de personas o cosas".

Criticables son tanto unas como otras, pues en las primeras se comprendería hasta un globo de gas -- infantil, si interpretamos textualmente algunas de -- ellas. Y en las segundas quedan fuera aparatos de --- creación reciente.

Para pulir la definición del objeto principal del derecho aeronáutico, son necesarias dos aclaraciones, una referente al medio en que circulan y el otro a sus aptitudes.

Por esto mismo la definición de aeronave debe contener la aptitud para transportar personas o cosas, criterio correcto pues es de su esencia, a la vez que es el móvil que dió origen a la aviación y al derecho

aeronáutico que la regula. Cabe aclarar que el vocablo "transporte" aplicado a la definición debe interpretarse "lato sensu", ya que no se mide por la efectividad de su realización sino por la posibilidad o aptitud para llevarlo a cabo; ya que de no hacerlo - así, las aeronaves posadas en tierra quedarían excluidas. O sea que por ejemplo en la citada definición de aeronave en la legislación argentina, deben comprenderse genéricamente todos los aparatos (aeronaves), sea cual fuere su labor aérea. Otra connotación sobre el tema, consiste en advertir que en todo caso las aeronaves son aparatos destinados específicamente a realizar transportes entre los diversos -- puntos geográficos de la tierra. Con lo cual y en el caso del aparato aéreo denominado X-15, queda fuera al salirse de la capa atmosférica de sustentación y entrar en la órbita balística.

Loustau Ferrán, al abordar el tema referente a la aeronave, dice "Es una realidad que hasta hoy - no se ha propuesto denominación más adecuada" que la de aeronave, es decir que pese a que algunos autores creen que este término ha quedado rezagado en su --- significación por no comprender mas que de manera -- limitada a los vehículos de navegación por el aire, - y no ya a los supra-atmosféricos.

Vislumbrando las ideas de él, consciente de - la importancia que tiene la aeronave, nos dice que - constituye ésta el instrumento de la navegación aé-- rea. Que la expresión de su concepto corresponde, -- pues, a la técnica aeronáutica, no a la técnica jurí-- dica. La noción de aeronave se alcanzará delimitando aquellas características que de su género próximo, - como medio de locomoción, conduzcan a la determina-- ción de su diferencia específica, como vehículo des-- tinado a moverse en el medio aéreo. Su concepto no - es de orden jurídico o legal, sino de orden físico o material. No obstante, como tantos otros conceptos - de carácter técnico o mecánico, preocupa en su confi-- guración al campo del derecho.

La aeronave es, en sí, el elemento objetivo -- del derecho aéreo y el jurista al estudiar los problemas de esta rama del derecho debe recoger el concepto técnico-mecánico y dotarlo de virtualidad jurídica.-- Para el desarrollo de una doctrina sobre el régimen jurídico de la aeronave es imprescindible conocer, -- con carácter previo, que se debe entender por tal y, -- en consecuencia, a qué realidad objetiva se extiende o puede extenderse la teoría o la norma de derecho.-- No obstante cabe recalcar que sea o no este vocablo el más adecuado, si es el más usual, y por ende el -- que habremos de emplear, indistintamente con sus sinónimos.

También, como dato curioso, la palabra "aeronave", es la que cuenta con mayor número de adeptos. -- Teniendo como equivalentes las siguientes traducciones: En Francia "aéronef" ; en Inglaterra "aircraft" y "airship", con análoga significación al término español, ya que las palabras terminales "craft" y "ship" encierran la idea de buque o navío aéreo. La palabra alemana "Luft-fahrzeug" expresa el mismo concepto "Luft", aire y "fahrzeug", nave o embarcación; y la italiana "aeromobile", con su idea dinámica, tiene un alcance semejante.

En general se ha adoptado este término como de contenido más genérico y amplio, pues otras palabras-empleadas también para denominarla parecen referirse de modo más concreto, tan solo a los aparatos más pesados que el aire (español; aeroplano o avión; francés: aeroplano o avion; inglés; airplane, y en alemán: flugzeug.) Su origen etimológico: viene de "navis"-nave, embarcación, pero nuestro concepto se tomó prestado del marítimo, luego es incorrecto, siendo que -- hay una gran cantera por explotar en el derecho aero-náutico.

A manera de paréntesis, antes de continuar -- con la aeronave, vamos a decir algo sobre la infraestructura, la cual es el conjunto de instalaciones y-servicios ubicados en la superficie, y que gracias a

ellos es posible la navegación aérea. Y que comprende los aeródromos y sus pistas; sistemas de señalamiento, orientación e iluminación; servicios de radiocomunicaciones y meteorológicos, reparación de aeronaves y --reaprovisionamiento, etc. O sea en una palabra, todos los elementos coadyuvantes al desarrollo de su actividad, teniendo estas instalaciones terrestres como punto de apoyo a la superficie.

Continuando con la aeronave, Luis Tapia Salinas dice que la finalidad esencial de estas es la de tener carácter translaticio y la aptitud y capacidad expresada para dicho fin es el poder llevar de un lugar a --otro personas o cosas indistintamente.

Eduardo Hamilton, nos dice que "lo esencial en la aeronave es que sea un aparato apto para volar y -- que en el vuelo pueda conducir a bordo personas o cosas". Y añade que "un aparato u objeto que pueda elevarse en el aire, pero que no es útil para el transporte, no es aeronave".

Por su parte el artículo 10 del Proyecto de Código Aeronáutico chileno nos da esta definición: "aeronave es todo aparato capaz de volar y de conducir a su bordo personas o cosas".

Retornando a Hamilton, él nos explica que "no es necesario que el aparato sea más pesado o más liviano que el aire, que tenga propulsión propia o no, -- que vaya dirigido desde el aire por medio de una tripulación o carezca de ella y sea dirigido desde tierra. Es necesario únicamente que vuele, que pueda -- transportar y que este transporte sea dirigido".(3)

Involucrado en el dirigir el aparato, el conducir a un punto determinado; y por transportar, entenderse en su sentido más amplio.

El Comité Jurídico especial de París, en febre

(3) Hamilton E. Op. cit. págs. 173 y 174

ro de 1947, en su art. 22, se encuentra la descripción técnico-jurídica de la aeronave, que comprende: "la célula, los motores, aparatos y, en general, todo cuanto está destinado al uso de la aeronave, formen tales piezas cuerpo con ella, o estén de ella -- temporalmente separadas".

Jurídicamente se ha convenido en definirle como una cosa mueble, de naturaleza compuesta. Lo primero por ser físicamente la más trasladable de las cosas; lo segundo por que consta de un conjunto de cosas simples, unidas mecánicamente, formando unos los elementos esenciales, y otros los accesorios. Y así -- el resultado es un todo único.

Es de aclararse que la separación temporal se da solo en casos tales como el de una reparación, pudiendo substituirse algunos elementos esenciales como los motores, la radio, etc., circunstancia que no modifica la naturaleza jurídica de la aeronave.

Y ahora, antes de iniciar el siguiente inciso, mencionaremos que hay tres criterios de clasificación acerca de las aeronaves: 1. la técnica, 2. la jurídica y 3. la funcional.

La primera comprende toda clase de aparatos, -- existiendo las aeronaves más ligeras que el aire o -- aerostatos, y las más pesadas que el aire o aerodinos, cada una de estas con sus divisiones y subdivisiones. Dentro de esta clasificación técnica de las aeronaves tenemos a la adoptada por el Anexo 7 del Convenio de Chicago y que fue propuesta por la O.A.C.I.. Y dentro de las sub-clasificaciones de las aeronaves más pesadas que el aire, se comprende a las aeronaves sin motor, como los planeadores y cometas, y a las aeronaves con motores, como los aviones, que según su uso -- pueden ser terrestres, acuáticas y anfibios; el giroplano, el helicóptero y el ornitóptero que al igual -- que el avión su uso puede abarcar los medios antes -- precisados.

Dentro de la clasificación jurídica (segunda - clasificación), encontramos a las aeronaves públicas y privadas. Entre las públicas o del Estado a las militares, o destinadas a un servicio exclusivo como el de correos, aduanas, policía, etc. Y las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado. Notándose que lo que cuenta es la afectación del vehículo llamado aeronave, no la calidad del propietario. Es decir que no necesariamente deberá ser considerada -- dentro de tal o cual clasificación permanentemente, -- pues una aeronave considerada privada, puede dejar de serlo para convertirse en pública y viceversa. Las anteriores clasificaciones han sido adoptadas por la mayoría de las legislaciones.

Y 3. La funcional, o sea que también se ha -- ideado clasificarlas por su empleo en:

- | | | |
|------------------|---|-----------------|
| a) de paz | | a) de pasajeros |
| b) de guerra | | b) de carga |
| c) de transporte | — | c) ó mixtas |

De trabajos aéreos: agrícolas, fotografía, -- cartografía, meteorología, etc.

Deportivas, sanitarias, de ensayo, de carreras, de enseñanza, etc.

Por su objeto en: aeronaves de personas y de cosas. Las de personas en pasajeras y no pasajeras. -- Las de cosas se subdividen en aeronaves de equipaje, de correo y mercancías, etc.

Por su causa se dividen en onerosas y gratuitas.

Por el lugar en que actúen en: nacionales internas y aeronaves internacionales.

Por su forma en: simples, únicas y sucesivas, y combinadas.

Por el tiempo en que funcionan en: regulares y no regulares.

Por el fin para el que han sido creadas en: publicitarias, para la agricultura, fotografía, etc. --- (traslativas y no traslativas).

Finalmente es de citarse que entre las aeronaves privadas se incluyen las comerciales y no comerciales.

Como dijera F. Ferrara, una máquina, un automóvil, una aeronave, no representa solamente un conjunto de piezas ensambladas, remachadas y unidas, sino un -- cuerpo único, una nueva cosa, que tiene su destino económico y su valor independiente y distinto del conjunto de sus piezas.

8.- SU NATURALEZA JURIDICA.

A efecto de encuadrar a que categoría de bienes, en sentido jurídico, pertenece la aeronave, es menester empezar por desentrañar el significado del concepto "cosas".

Por el vocablo "cosas" se entienden y comprenden los elementos del mundo exterior que pueden producir una satisfacción al hombre, según la autorizada opinión del maestro Guillermo F. Margadant, contenida en su obra "El Derecho Privado Romano".

Las cosas, de acuerdo con el citado autor, -- pueden estar dentro del comercio o fuera de él, ya -- bien sea por su naturaleza o por disposición de la -- ley. En el primer caso son susceptibles de apropiación legal; en el segundo supuesto, nadie podrá ser propietario o poseedor exclusivo.

Todas las cosas que son susceptibles de satisfacer una necesidad del hombre reciben la denominación de "bienes".

El término "bien" referido a las "cosas" en general, es factible de tener dos significados o connotaciones, económico uno y jurídico el otro.

Por "bien" en sentido económico se entiende y comprende todo aquello que puede reportar un beneficio o utilidad a la especie humana.

Por "bien" en sentido jurídico se entiende todo lo que puede ser susceptible de apropiación por el hombre.

Dentro del concepto general de "bienes" existen algunos que no pueden ser objeto de apropiación individual, tales como el mar, el sol, el aire atmosférico, etc.

Y nuestro Código Civil del D. y T.F., preceptúa en su artículo 747, que "Pueden ser objeto de apropiación

ción todas las cosas que no estén excluidas del comercio" y "están fuera del comercio por su naturaleza -- las que no pueden ser poseídas por algún individuo -- exclusivamente, y por disposición de la ley, las que ella declara irreductibles a propiedad particular". (art. 749).

La aeronave es considerada como bien económico susceptible de propiedad por parte de la persona física y de los entes jurídicos colectivos o sociedades comerciales, habida cuenta es por ende objeto de actos de diversa naturaleza, tanto mercantiles como jurídicos, etc. Es susceptible de poseer un domicilio, un nombre, una nacionalidad, etc. Atributos que le -- han sido dotados a la aeronave por verdaderas ficciones del legislador.

"El concepto tradicional del derecho de propiedad sufre una transformación radical al ser referido al régimen aplicable a las aeronaves y presenta nuevos aspectos que son el resultado de la consideración jurídica de la aeronáutica".(4)

Y así, no obstante que por su propia naturaleza se le considera un bien mueble, no ha sido creada como otros muebles para permanecer en un mismo lugar, sino que por el contrario su finalidad es el vuelo, -- teniendo un desplazamiento verdadero, real.

Sólo cuando la aeronave está anclada es como cualquier otro mueble; cuando carretea o es remolcada, tiene rasgos comunes a vehículos similares, pero de todos modos saltan a la vista sus diferencias técnicas para las que es diseñada.

Jurídicamente, también existen otras diferencias, tales como la posibilidad de ser hipotecada; luego aun cuando sometidos a reglas diversas, entre las que están las que corresponden a los bienes mobilia--

(4) Prof. Francoz Rigalt Antonio "Propiedad y Derechos sobre Aeronaves". p. 7 Cuadernos Mexicanos de Aeronáutica Civil, 1961.

rios, como las contenidas en los artículos 363 y 364 - de la L.V.G.C., que dicen que podrán ser objeto de -- prenda los motores, hélices, piezas de repuesto..... Y que es posible realizar contratos de prenda sobre - aeronaves, siempre y que se cumplan los requisitos de ley, y ello constituye prueba de que por naturaleza - la aeronave es un bien mueble, pues la prenda solo -- puede ser válida respecto a estos bienes.

Es decir que de manera expresa la legislación mexicana no clasifica a las aeronaves como bienes muebles, y sin embargo responde a la definición que el - Código Civil del D. y T.F., consagra en su art. 753 - respecto de los bienes muebles por naturaleza, ya que se trata de cuerpos que pueden trasladarse de un lugar a otro, ya se muevan por sí mismos, ya por efecto de una fuerza exterior.

Y el artículo 756 dice que las embarcaciones - de todo género son bienes muebles. ¿Pero acaso quiso el legislador comprender a las aéreas o sólo a las ma rítimas?

Además de acuerdo con el artículo 4-III de la Ley de Vías Generales de Comunicación, a falta de disposiciones en dicha legislación, se aplicarán los pre ceptos del Código de Comercio, y éste en su art. 664, determina, por analogía, que para todos los efectos - legales sobre que no se haya hecho modificación o res tricción por las leyes del código, guardarán las em-- barcaciones la condición de bienes muebles.

Inclusive algunas legislaciones como la france sa (Código de la Aviación Civil y Comercial, de 30 de noviembre de 1955), establece en su art. 10 expresa-- mente que las aeronaves constituyen bienes muebles a los efectos de aplicación de las reglas establecidas por el código civil. Sin embargo, la transmisión de - la propiedad debe hacerse constar por escrito y no -- produce efectos contra terceros más que por la ins-- cripción en el registro de matrícula. Y en Italia, - el código de la Navegación, art. 861 (de 30 de mayo - de 1942), que en todo lo que no se encuentre diversa-

mente establecido, los aeromóviles estarán sujetos a las normas de los bienes muebles.

Dentro de lo que es su naturaleza jurídica de la aeronave, Cartou afirma que es considerada por el Código de la Aviación Civil entre los bienes muebles, mas a continuación aclara: "Pero a este mueble el Código de la Aviación Civil atribuye los efectos jurídicos que le aproximan sobre varios puntos al estatuto de la propiedad inmueble".(5)

Luego podemos aseverar que la aeronave es el más mueble de los muebles, según o por su naturaleza misma, ya que en el cielo todo es camino, pero que -- por disposición de la ley se le considera inmueble -- para ciertos efectos legales como el de la nacionalidad, domicilio, etc.

Y es de desearse de acuerdo con la autonomía de la materia, y la importancia de la aeronave, que nuestra legislación establezca una norma que indique su carácter o naturaleza de manera expresa, aclarando todo aquello que contenga de "sui generis".

Es por esto que aunque físicamente es un mueble, las excepciones de tipo legal abundan, y como -- muestra tenemos las siguientes:

1. Las aeronaves tienen una nacionalidad, o -- sea que el régimen de propiedad de las aeronaves sólo es aplicable a las nacionales; las extranjeras quedan sujetas a su propio régimen (art. 312-V).

2.- Las aeronaves mexicanas están sujetas a una matrícula administrativa. (art. 312-VI).

3. La adquisición y enajenación de las aeronaves está sometida a un régimen particular y da lugar a un registro aeronáutico.

(5) Cartou L.: Op. cit. p. 193

4. La regla contenida en el Código Civil para el D. y T.F., en el art. 798, sobre que la posesión da al que la tiene la presunción de propietario para todos los efectos legales, no es aplicable a las aeronaves.

5.- Las aeronaves se caracterizan por un derecho de persecución y de retención.

Facultad o derecho que tiene el acreedor de retener la aeronave en su posesión en tanto no se le cubra la deuda.

6.- Las aeronaves son bienes muebles por su naturaleza propia, pero que la ley considera susceptibles de gravámenes. O sea que en el caso de la hipoteca -- constituida sobre una aeronave, o flotas de éstas, sus accesorios, o la unidad de una empresa aeronáutica, para garantizar el cumplimiento de una obligación principal, sin desposeer al dueño de los bienes gravados, -- otorgando a su titular los derechos de persecución, de venta y de preferencia en el pago, para el caso de incumplimiento de la obligación.

7. El embargo precautorio y el remate judicial de las aeronaves sólo puede llevarse a cabo mediante un procedimiento que se finque en garantía o fianza -- previa. Y la autoridad que decretó la medida proveerá lo necesario para que no se interrumpa el servicio público de transporte, poniendo en conocimiento a la Secretaría de Comunicaciones. (art. 366 L.V.G.C.)

Ahora bien, los inmuebles por razón misma de su fijeza e inmovilidad, son objeto de una mayor protección como lo acredita el hecho de que para los mismos existe el Registro Público de la Propiedad, que es una institución creada a efecto de salvaguardar los derechos de terceros, y que sustentan su existencia en los principios de la buena fe y de la publicidad.

La creación de una institución semejante para -- los bienes muebles resultaría insegura, debido a la -- constante movilidad de esta clase de bienes; pero no --

obstante ello, hay cierta categoría de bienes muebles, que son susceptibles de registro al igual que los bienes inmuebles, y son aquellos de fácil identificación por poseer características bien determinadas que los individualizan y distinguen de los demás.

Dentro de esta categoría podemos considerar incluida a la aeronave, en virtud de ser fácilmente identificable por ostentar ciertos símbolos como son la matrícula, número de serie, de motor, modelo, etc. Es aquí donde la cuestión se complica, pues por virtud de lo manifestado con anterioridad es dable considerar a la aeronave, tanto como bien mueble, como bien inmueble.

Así pues, y a efecto de solucionar esta contradicción, optamos por considerar a la aeronave según su especial naturaleza jurídica como un bien con naturaleza mixta, o como dicen algunos autores de nuestra materia, entre los que destaca Rafael Gay de Montellá, como un bien de naturaleza compuesta.

De los autores argentinos, Lena Paz nos dice "Al igual que el buque, la aeronave es una cosa mueble de naturaleza compleja, compuesta por un conjunto de cosas simples que están unidas orgánicamente con una finalidad común".

Y nos indica que unas concurren a integrar la estructura física de la aeronave, no logrando sostenerse ésta si faltare alguna de ellas de vital importancia verbi gratia las alas, el motor; en tanto que otras no son técnicamente indispensables a tal grado que la aeronave de no usarlas no pudiera verificar el vuelo, y así tenemos al equipo de radiocomunicaciones, paracaídas. Luego hay partes constitutivas o integrantes de la aeronave y accesorios de ella que juntos forman una nueva cosa con individualidad jurídica y valor económico distintos de los elementos que la forman.

Recalcamos que pese a tratarse de un bien mueble,

la aeronave es sometida a ciertas reglas propias de los inmuebles. Pertenece, como dice Donia (6), a -- una categoría especial de bienes a cuyo respecto se ha hecho sentir la conveniencia de someterlos a un -- régimen especial de publicidad y control, sin que -- ello signifique desconocerle la calidad esencial de bien mueble por naturaleza.

El código argentino desvanece la duda al decir en su art. 48 que "las aeronaves son consideradas co mo bienes muebles".

Por su parte el código civil italiano de 1942, citado con antelación la considera, como un "bien - mueble registrado".

Por último Rodríguez Jurado, tratadista de la materia señala que "la regulación jurídica que se ha dado a las aeronaves es más cercana a la de los inmuebles que a la de los muebles, lo que ha motivado que algunos autores la consideren como un "inmueble!"

Por otra parte, se encuentran en este ordenamiento legal elementos, como la matrícula y la nacionalidad, que tampoco son comunes a los inmuebles y -- que en cierto sentido para otros autores las acercan a las personas. (sus atributos)

La diferente conjugación de todos esos elementos, que le otorgan a la aeronave un carácter jurídico particular, ha dado lugar a opiniones doctrinales dispares que han originado diferentes teorías al intentar encasillarlas en el ordenamiento jurídico.

En lo relativo a la conjunción de elementos ma teriales que integran la aeronave, son dos las teorías fundamentales expuestas, cuya aceptación provoca diferentes consecuencias jurídicas. Ambas teorías han tenido su origen en las similares aplicables en-

(6) Donia. L. "Natura giuridica dell'aeromobile, p. 25, Milano, 1942. Citado por Lena Paz. J. A. en su -- "Compendio de Derecho Aeronáutico, p. 96

derecho marítimo.

1. Hay quienes en consideración de los distintos elementos que componen una aeronave en condiciones de cumplir sus fines específicos, califican a la aeronave de *universitas rerum*, entendiéndola como un conjunto de bienes físicamente independientes unos de otros, -- pero teleológicamente unidos por robusto vínculo funcional y orgánico que la hace aparecer como cosa unitaria.

2. La más moderna corriente doctrinal califica a la aeronave de "unidad jurídica pertenencial", también por similitud con la evolución doctrinal sobrevenida en el campo del derecho marítimo. Esta doctrina, -- que tiende también a explicar la relación de interdependencia entre los diversos elementos materiales que componen a la aeronave, distingue entre "parte" y "pertenencia", al referirse a la relación que liga a la cosa accesoria con la principal. Al hablar de parte indica un vínculo de adhesión material, es decir que entre cosa accesoria y principal se produce una unidad física como consecuencia de una unidad económica. --- Cuando se menciona la pertenencia se señala a la cosa accesoria que se mantiene unida a la principal más que por un vínculo físico, por uno de carácter económico.

Lo expuesto permite concluir que la aeronave es una cosa mueble registrable, de naturaleza compuesta, -- en la cual se incluyen tanto elementos materiales como inmateriales de valor económico y jurídico, y cuya regulación jurídica está integrada por elementos de derecho público y privado amalgamados de manera tal que -- forman un todo homogéneo".(7)

(7) Rodríguez Jurado A. "Teoría y práctica del Derecho-Aeronáutico". Págs. 112 a 114

9.- SU MATRICULA Y SU REGISTRO.

Toda aeronave debe tener su matrícula, entendida ésta última como la lista o catálogo de los nombres de las personas o cosas que se inscriben para un fin determinado; en nuestro caso las cosas son las aeronaves; y la finalidad identificarlas con exactitud, pues se les otorga un nombre o una característica que permita en todo momento saber de la existencia, nacionalidad, paradero, etc. de cada aeronave.

En pocas palabras el control de las aeronaves se ejerce mediante esas señas de individualización ordenadas, formadas por grupos de letras o números, o de ambos combinados, de tal manera que permiten separar el caso concreto para su estudio. A esas señales se les llama marcas de matrícula. Y junto con su registro nos proporcionan un eficaz sistema de manejo legal.

Apuntaba ya que el principio de que a las aeronaves se les debe aplicar el régimen de los bienes muebles, tiene algunas excepciones, y así veíamos que las aeronaves tienen una nacionalidad, por lo que la inscripción de una aeronave en los registros de un determinado país, significa otorgar al mismo tiempo la nacionalidad y la adjudicación de sus características de matrícula del Estado que las otorga.

Para efecto de conocer la nacionalidad de una aeronave, el sistema que mayor éxito ha logrado es aquel que determina la nacionalidad según la matrícula del país donde está matriculada. Y como consecuencia se tiene la ventaja de saber el nombre y domicilio del propietario, además de aquellos datos útiles para garantizar el cumplimiento de las obligaciones contraídas por los responsables.

En México, la Ley de Vías Generales de Comunicación en su art. 312 dice que "La nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles se rigen por las disposiciones siguientes:

II.- Ninguna aeronave podrá tener más de una matrícula;

IV.- Las aeronaves matriculadas en otro Estado - podrán adquirir matrícula mexicana, previa cancelación de la extranjera;

V.- La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano y el otorgamiento de su matrícula le confiere la nacionalidad mexicana;

VI.- La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano podrá ser solicitada por el - propietario de la aeronave o por quien tenga título -- para ello.

Inscrita la aeronave se otorgará la matrícula correspondiente y se expedirá el certificado de nacionalidad y matrícula que la identificará y probará su inscripción".

El artículo 313, por su parte establece una restricción pertinente, la de que "Sólo los ciudadanos mexicanos o las personas jurídicas mexicanas podrán inscribir en el registro aeronáutico mexicano y matricular aeronaves destinadas al servicio público de transporte-aéreo, o a servicio privado de trabajos aéreos de aerofotografía, aerotopografía y otros análogos".

Para comprender la ley es necesario relacionar -- sus preceptos, luego es por esto que menciono al artículo 311 de la citada ley, la cual nos aclara en su segundo párrafo que "Las aeronaves mexicanas se clasifican - en aeronaves de Estado y aeronaves Civiles, Son aeronaves de Estado las de propiedad de la Federación, de los Estados, de los Municipios o de los organismos públicos descentralizados. Todas las demás se consideran aeronaves Civiles, ya sean de servicio público o de servicio-privado".

"Las aeronaves civiles destinadas permanentemente a un servicio de Estado se consideran aeronaves de Estado".

En el capítulo III, intitulado De las marcas de nacionalidad y matrícula, el artículo 315 establece: "Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula.

Las marcas de nacionalidad para las aeronaves mexicanas serán las siglas XA para las de servicio público; XB para las de servicio privado; XC para las de Estado.

La Secretaría de Comunicaciones asignará a cada aeronave su marca de matrícula, la cual, junto con la de nacionalidad, se fijará en la aeronave en la forma y con las características que determine el reglamento respectivo.

Las aeronaves mexicanas que se utilicen en un servicio de transporte internacional deberán ostentar, en la forma reglamentaria, la insignia nacional".

El régimen de propiedad de las aeronaves civiles, encuentra su complemento en el registro aeronáutico establecido en la L.V.G.C., cuyas normas esenciales son: El art. 371.- La Secretaría de Comunicaciones llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Mexicano en el cual se inscribirán:

I.- Los títulos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga el dominio, los demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos o alquileres sobre:

- a) Las aeronaves mexicanas;
- b) Los aeródromos civiles;
- c) Las instalaciones aeronáuticas, aerofaros, radioguías, estaciones radiogoniométricas, radiolocalizadores y demás ayudas a la navegación aérea;
- d) Los motores de las aeronaves;

II.- Las concesiones y permisos que amparen el transporte aéreo y los actos y resoluciones que los mo

difiquen o extingan;

III.- Las licencias de personal aeronáutico mexicano, sus renovaciones, suspensiones y cancelaciones.

Al margen de la inscripción que corresponda se anotarán:

a) Las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves, sus modificaciones y cancelaciones;

b) Los certificados de aeronavegabilidad, sus renovaciones y cancelaciones;

c) Las pólizas de seguro.

El reglamento del registro aeronáutico mexicano determinará: su composición; las formalidades de las inscripciones y sus anotaciones; las certificaciones que deban expedirse, así como los derechos que se causen.

Art. 372.- Los documentos que conforme al artículo anterior deban inscribirse en el registro aeronáutico mexicano y no se registren, sólo producirán efectos entre quienes los otorguen, pero no contra tercero, el cual si podrá aprovecharlos en cuanto le fueren favorables.

Sin embargo, salvo lo dispuesto por el artículo 363, si la inscripción debiere efectuarse también en el Registro Público de la Propiedad, conforme al artículo 6o. de esta ley y las disposiciones relativas del Código Civil para el Distrito y Territorios federales, se estará a lo dispuesto en el propio Código.

Art. 6o. L.V.G.C.- Los actos y contratos sujetos a registro, que tengan por objeto vías generales de comunicación, sus servicios auxiliares, dependencias, accesorios o alguna propiedad inmueble, incorporada a las mismas, deberán inscribirse en las oficinas del Re

gistro Público de la ciudad de México, y ese registro bastará para producir sus efectos legales entre las partes.

Se exceptúan de la obligación anterior los actos y contratos relacionados con embarcaciones cuyo valor no exceda de \$20,000.00

Art. 363.- Podrán ser objeto de prenda los motores, hélices, piezas de repuesto, aparatos de radio, instrumentos y demás equipos.

Para que se tenga por constituida la prenda, deberá entregarse al acreedor real o jurídicamente.

En uno y otro caso surtirá efectos contra tercero a partir de la fecha de inscripción en el registro aeronáutico mexicano. Del asiento respectivo se remitirá copia autorizada al Registro Público de la Propiedad, de la ciudad de México, para los fines que procedan.

Art. 373.- "El registro de matrícula de una aeronave podrá cancelarse:

- a) A solicitud escrita del propietario de la aeronave o del titular del certificado de matrícula;
- b) Por orden de autoridad competente;
- c) En caso de destrucción o pérdida de la aeronave;
- d) Cuando la aeronave no llene las condiciones de navegabilidad reglamentarias;
- e) Por vencimiento del plazo, cuando esté sujeta a término la vigencia de la matrícula respectiva;
- f) Por abandono de la aeronave;
- g) Por cualquier otra causa que señalen los reglamentos.

No podrá cancelarse el registro de matrícula -

de una aeronave sujeta a gravamen sin el consentimiento del acreedor".

Como podemos observar, la inscripción de la aeronave se hace como garantía a terceros, y tiene el valor de inscripción constitutiva en algunos casos, o sea que los actos y contratos que recaen sobre ella, para ser válidos y tener fuerza ejecutiva, deben ser inscritos.

En cuanto a la matriculación puede decirse que "equivale a una verdadera 'acta de nacimiento', desde que la existencia jurídica de la aeronave como tal sólo comienza desde el momento de su inscripción en el Registro". (8)

"La fijación, el tamaño y ubicación de las marcas de nacionalidad y matriculación de las aeronaves civiles, debe ajustarse a las especificaciones del anexo 7 del Convenio de Chicago-- en la República Argentina lo dispone el art. 6 del decreto 13.568/53-- que establece que la marca de nacionalidad debe preceder a la de matrícula, separándose ambas por un guión, debiendo en el caso de los aviones estar pintadas o fijadas en la superficie superior e inferior de las alas, a ambos lados del fuselaje y de la cola, en medidas perfectamente visibles no menos de cincuenta centímetros, en letras romanas o números arábigos. Además, cerca de la puerta del aparato debe fijarse una placa de material incombustible que contenga por lo menos las marcas de nacionalidad y matrícula.

Establece también el anexo 7 que el certificado de matrícula debe llevarse siempre en la aeronave, debiendo constar en él:

- 1) Las marcas de nacionalidad y matrícula;
- 2) El nombre del fabricante y designación dada por éste a la aeronave;

- 3) El número de serie de la aeronave;
- 4) El nombre del propietario;
- 5) El domicilio del propietario;
- 6) La certificación hecha por la autoridad competente del país de la matrícula, de que la aeronave está inscrita en sus registros de conformidad con las normas de la Convención de - Chicago". (9)

Dentro de la legislación chilena, "la matrícula de una aeronave es su inscripción en un Registro Público del Estado, que fija su nacionalidad, indica sus características esenciales y señala a su propietario". (10).

De lo que se deduce que la matrícula es única, - no se acepta doble matrícula ni doble nacionalidad de la aeronave, pero puede ser cambiada de un Estado a -- otro, mediante nueva inscripción y cancelación de la -- anterior.

La matrícula se realiza en un Registro Público; y el certificado de matrícula que expide tiene valor de instrumento público.

Ninguna aeronave privada puede volar sin el certificado de matrícula, pues es obligatorio. No es forma de tradición ni modo de adquirir el dominio sobre la aeronave, pues la transferencia de dominio debe --- constar por escrito "y no surtirá efecto con relación a terceros, sino mediante la inscripción en el Regis--- tro de Matrícula" (art. 3o).

Y es la matrícula una solemnidad legal para fijar la nacionalidad.

"Son muchas las legislaciones en que el registro de matrícula cumple el doble fin de ser registro público y privado de los actos y contratos relativos a la - propiedad y a los derechos reales sobre las aeronaves.

(9) Rodríguez Jurado, A., op. cit. p. 94

(10) Hamilton E. Op. cit. p. 183

Otras naciones se valen de dos diferentes registros.- Entre las primeras naciones contamos a Francia, Italia, Noruega, Chile, Costa Rica, etc. Entre las segundas, España, cuya ley de Bases para un Código del Aire ha establecido en su Base 5a, perfectamente diferenciados, ambos registros". (11)

Resumiendo podemos decir que en México la matrícula está constituida por el documento oficial que expide el Estado al propietario que ha procedido a inscribir la aeronave ante la institución conocida con el nombre de registro aeronáutico.

El registro aeronáutico tiene como antecedente inmediato de su creación al hecho de que durante la elaboración de los trabajos de la Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea que tuvo verificativo en París en 1919, el gobierno francés propuso la creación de una institución especial que tuviera como finalidad la de proceder a llevar un control organizado y sistemático de las aeronaves que funcionan en un país determinado. A ésta institución se le conoció con la denominación de Bureau Véritas.

Registro.- Aparte de que esta institución es adecuada para el correcto control por parte del Estado, del funcionamiento de las aeronaves, del mismo modo tiene por objeto preservar los derechos de terceros con relación a los diversos gravámenes que pueden pesar sobre la aeronave, así como el de precisar el nombre correcto de su legítimo propietario.

(11) Gay de Montellá R. Op. cit. págs 98 y 99

10.- SU TRIPULACION

Insistiendo en las conexiones existentes entre nuestras diversas leyes, notamos que la Ley Federal del Trabajo actual, reglamentaria del artículo 123 - Constitucional, contiene en su capítulo XV bis denominado Del Trabajo de las Tripulaciones Aeronáuticas, disposiciones referentes a la TRIPULACION, y así en su artículo 133 bis nos dice que "En los términos - de este capítulo y disposiciones legales y técnicas conducentes, se consideran como tripulantes de una aeronave, el:

- a) Piloto al mando (Comandante o Capitán)
- b) Copiloto
- c) Navegante
- d) Mecánico de a bordo o ingeniero de vuelo
- e) Radio operador de a bordo.
- f) Sobrecargo o aeromozo".

Para integrar la tripulación de una aeronave hay que tomar en consideración la clase de transporte por efectuar, esto es, depende naturalmente de sus características técnicas y de las funciones a que esté destinada. Así, cuanto mayor sea la capacidad de transporte de una máquina y más amplia su autonomía de vuelo, mayor será también la cantidad de tripulantes necesarios para su conducción y más especializadas las funciones de cada uno. Y si además tomamos en cuenta la evolución de los aparatos, tendremos como resultado que posiblemente se agreguen otros puestos dentro de la tripulación o si surgen inventos electrónicos capaces de relevar a ese personal, se disminuya.

Asímismo, la tripulación varía según la aeronave esté afectada a servicios de pasajeros o de carga, puesto que se presta mayor cortesía para con las personas, requiriendo de aeromozas, etc. Y to--

davía influye la manera regular o no regular respecto de lo mismo.

En México tenemos logrados algunos éxitos en materia de huelga y de horarios para la jornada de trabajo; cimientos de principios justos a los que los trabajadores tienen derecho en beneficio de la tripulación y demás personal, y en aras de la aviación mexicana.

Aplicando las palabras de Eduardo Hamilton a nuestra legislación, observamos que "La tripulación comprende todo el personal que presta servicios a bordo de las aeronaves".(12)

Una vez explicada la tripulación aeronavegante, pasemos a precisar ciertos conceptos interesantes para la mejor captación de la materia.

Tiempo efectivo de vuelo..."significa el lapso comprendido desde que una aeronave comienza a moverse bajo su propio impulso para tomar posición de despegue, hasta que se detiene al terminar el vuelo". Y no excederá de noventa horas--- mensualmente. (art. 137 bis).

Debido a la internacionalidad del Derecho Aeronáutico y de la aeronave, surge la interrogación de ¿cuáles normas legales han de aplicarse al salir del país, tocante a la prestación de servicios? a la cual responde nuestra L.F.T., en su artículo 135 bis correctamente de la siguiente manera: "Los contratos de trabajo de los tripulantes se regirán por las leyes mexicanas, independientemente del lugar en donde vayan a prestarse los servicios". (extraterritorialidad).

Aún cuando el transcribir es tarea larga y ardua, es necesario en ocasiones, para mayor rapidez -

(12) Hamilton E.: Op. cit., p. 216

y entendimiento, por esto menciono la regla general - contenida en el art. 136 bis que dice "El tiempo total de servicios que deben prestar los miembros de -- las tripulaciones aeronáuticas, considerando el equipo que se vaya a utilizar, se fijará en los contratos de trabajo que al efecto se suscriban y comprenderá - solamente el tiempo efectivo del vuelo, el de ruta y el de servicios de reserva, no excediendo de 180 horas mensuales.

Dentro de este tiempo no se computará el de espera transcurrido en tierra, en los lugares donde se hagan escalas intermedias, o en el aeródromo de origen o destino, durante un turno de servicio, cualquiera que sea su clase, cuando ese tiempo de espera no exceda de tres horas".

Componentes de la tripulación. Esta está integrada por el personal aeronáutico de a bordo, ya -- preste servicios esenciales para el funcionamiento de la aeronave o se desempeñe en servicios auxiliares.- Por lo que el personal de servicios de tierra no forma parte de la tripulación. Aclarando que no se requiere que los servicios se presten permanentemente; basta que, aunque sean en forma accidental, se realicen a bordo de la aeronave, ya sea en un trabajo relacionado con el manejo del aparato o con servicios auxiliares, para que se les considere dentro de la tripulación.

En relación con sus obligaciones, el artículo-154 bis de la L.F.T., establece que "Además de las - establecidas en esta Ley, los miembros de las tripulaciones tendrán las siguientes obligaciones:

I.- Cuidar que en las aeronaves a su cargo no se transporten pasajeros o efectos ajenos a los intereses del patrón, sin el cumplimiento de los requisitos correspondientes, así como de que no se transporten artículos prohibidos por la ley, a menos que se cuente con el permiso de las autoridades correspondientes;

II.- Conservar en vigor sus licencias, pasaportes, visas y documentos que se requieran legalmente para el desempeño de su trabajo;

III.- Presentarse a cubrir los servicios que -- tengan asignados con la anticipación y en la forma -- que establezca su contrato y el Reglamento Interior de Trabajo;

IV.- Someterse a los exámenes médicos periódicos que prevengan las leyes respectivas y los contratos de trabajo, cuando menos dos veces al año;

V.- Abstenerse de ingerir bebidas alcohólicas durante la prestación del servicio y durante las -- veinticuatro horas anteriores a la iniciación de --- los vuelos que tengan asignados;

VI.- No ejecutar como tripulante algún vuelo -- que merme sus posibilidades físicas y legales de realizar vuelos al servicio de su patrón;

VII.- Someterse a los adiestramientos que establezca el patrón, según las necesidades del servi--- cio, para conservar o incrementar su eficiencia para ascenso o para utilizar nuevo equipo y operar éste -- al obtener la capacidad requerida. En el caso de ope ración de nuevo equipo, será previo convenio de nuevas condiciones de trabajo;

VIII.- Planear, preparar y realizar cada vuelo, en la medida que corresponda a cada tripulante, con estricto apego a las leyes, reglamentos y demás dis posiciones dictadas o aprobadas por la Secretaría -- de Comunicaciones y Transportes y por el patrón;

IX.- Cerciorarse, antes de iniciar un viaje, -- de que las aeronaves se encuentran en perfectas con diciones y que ha sido equipada, aprovisionada y -- avituallada como corresponde;

X.- Rendir los informes, formular las declarau

ciones y manifestaciones y firmar la documentación que en relación con cada vuelo exijan las leyes, reglamentos y demás disposiciones aplicables;

XI.- Abstenerse de usar narcóticos o drogas enervantes dentro o fuera de sus horas de trabajo;

XII.- Efectuar vuelos de auxilio, búsqueda o --- salvamento en cualquier tiempo y lugar que se requiera;

XIII.- Tratándose de los pilotos al mando de la aeronave, anotar en la bitácora, con exactitud y bajo su responsabilidad, los datos exigidos por las disposiciones legales relativas y hacer, cuando proceda, -- la distribución de tiempo de servicio de los demás -- miembros de la tripulación;

XIV.- Observar las indicaciones técnicas que en materia de seguridad de tránsito aéreo boletine el pa

XV.- Dar aviso al patrón y, en su caso, a las -- autoridades competentes, utilizando los medios de comunicación más rápidos de que dispongan, en caso de -- presentarse en vuelo cualquier situación de emergencia, o cuando ocurra un accidente, y

XVI.- Notificar al patrón, al terminarse un -- vuelo, todos los defectos mecánicos o técnicos que -- note o presuma existan en la aeronave".

Antes de continuar, estimo pertinente informar que el art. 132 bis es de orden público en materia -- laboral, al decir en cuanto a su aplicatoriedad que-- "Las disposiciones de este capítulo se aplicarán al -- trabajo de las tripulaciones de las aeronaves civi-- les comerciales que ostenten matrícula mexicana des-- tinadas al transporte de pasajeros, correo y carga y son irrenunciables para patronos y tripulantes por -- cuanto garantizan los intereses y seguridad del pú--

blico usuario".

A la vez, introduce una modalidad consistente en garantías a terceros, que en este caso son los usuarios, por repercutir en ellos el cumplimiento de las obligaciones contraídas por los sujetos del contrato de trabajo.

Como dato útil, digno de tomarse en cuenta respecto a la llamada tripulación, es el de que sus miembros sufren un mayor desgaste, ya que su trabajo requiere de gran responsabilidad y especialización, por lo que con un afán de justicia, cabe no olvidar el principio laboral Indubio pro operario, es decir la observancia o aplicación de las normas más favorables a los trabajadores.

En lo que respecta a casos concretos, debemos atender a los reglamentos interiores de trabajo, clase de contrato celebrado y demás disposiciones dictadas por la compañía aérea de que se trate, para así cumplir con el principio de equidad, valorando e interpretando la voluntad de las partes a la luz de la doctrina y ley laboral.

Por lo que respecta a la jornada, vemos que difiere un poco lo establecido por el art. 68 de la L.F.T., de lo que dice el 138 bis del mismo ordenamiento jurídico. Pero como es beneficioso para la tripulación este último, su aplicatoriedad es indiscutible.

Así, dicho artículo dispone que "Para los efectos de este capítulo la jornada de la tripulación se contará, dentro del territorio nacional, de las 7.00 a las 19.00 horas., tiempo del lugar de la base de residencia; fuera de estas horas la jornada será nocturna, y la mixta comprenderá períodos de tiempo de ambas jornadas, siempre que estos períodos no incluyan más de tres horas y media de la nocturna".

Y con referencia a las licencias, el art. 319-

de la L.V.G.C., explica primeramente que "El personal técnico aeronáutico está constituido por los miembros de la tripulación de vuelo, y el personal de tierra - adscrito al servicio de la navegación aérea civil.

Para actuar como miembro del personal técnico - aeronáutico se requiere ser titular de una licencia - válida para ejercer las funciones correspondientes, - que le haya otorgado o reconocido la Secretaría de - Comunicaciones. Esta dependencia podrá convalidar o - reconocer las licencias expedidas en el extranjero - por autoridad competente, siempre que los requisitos bajo los cuales se expidieron o se declararan váli-- das, sean iguales, por lo menos, a las normas míni-- mas reglamentarias exigidas en México para el otorga miento de tales licencias"....

Sobre este último particular, la Convención de Chicago estatuye que "los certificados de aptitud y las licencias expedidas o revalidadas por el Estado- contratante en que la aeronave esté matriculada, se- rán reconocidos válidos por los demás Estados contra- tantes, siempre que las condiciones bajo las cuales- hayan sido expedidos o revalidados sean equivalentes o superiores a las condiciones mínimas que puedan -- ser establecidas en virtud de la Convención". (art.- 33) (13)

(13) Citado por Lena Paz J., en Op. cit. p. 117

11.- EL COMANDANTE DE LA AERONAVE; SU DESIGNACION.

Indudablemente todas y cada una de las personas integrantes de la tripulación, tienen tanto su razón de ser como su importancia; y dentro de este grupo homogéneo destaca la personalidad del llamado Comandante de la aeronave, Capitán o Piloto al mando, como -- dice nuestra Ley Federal del Trabajo.

Esta interesante figura, es el personaje central del personal aeronavegante; aquel que después de sujetarse a múltiples pruebas, arduos estudios y que cumple con todos los requisitos exigidos por la legislación y las reglamentaciones especiales de determinada compañía aérea, es aceptado, transformándose en el eje, gracias al cual es posible el desarrollo del vuelo.

Así pues, el comandante de la aeronave tiene la facultad de mando y de disciplina, así como la calidad de funcionario del Estado, para dar fe de cuanto ocurra a bordo de la aeronave, o sea un auxiliar de las autoridades como la policía judicial federal (art. 33 fr. II L.O.M.P.F.).

En cuanto a la clase de contrato, el comandante de la aeronave, está sujeto al clausulado específico del contrato colectivo de la empresa en que presta -- sus servicios profesionales.

Estimo a bien antes de continuar, diferenciar al capitán, comandante o piloto al mando de la aeronave, de los demás pilotos, y así, con apego a lo estipulado en el contrato colectivo de la profesión de pilotos aviadores de Aeronaves de México, S.A. (14) vemos en su capítulo II, llamado Denominaciones, que rige actualmente a ellos, que por Piloto se entiende a aquel "Trabajador que desempeña labores profesionales y técnicas íntimamente conexas, principalmente en la-

(14) Ejemplar del Contrato Colectivo de Pilotos de A.M.S.A. 1965 a 1967

11.- EL COMANDANTE DE LA AERONAVE; SU DESIGNACION.

Indudablemente todas y cada una de las personas integrantes de la tripulación, tienen tanto su razón de ser como su importancia; y dentro de este grupo homogéneo destaca la personalidad del llamado Comandante de la aeronave, Capitán o Piloto al mando, como -- dice nuestra Ley Federal del Trabajo.

Esta interesante figura, es el personaje central del personal aeronavegante; aquel que después de sujetarse a múltiples pruebas, arduos estudios y que cumple con todos los requisitos exigidos por la legislación y las reglamentaciones especiales de determinada compañía aérea, es aceptado, transformándose en el eje, gracias al cual es posible el desarrollo del vuelo.

Así pues, el comandante de la aeronave tiene la facultad de mando y de disciplina, así como la calidad de funcionario del Estado, para dar fe de cuanto ocurra a bordo de la aeronave, o sea un auxiliar de las autoridades como la policía judicial federal (art. 33 fr. II L.O.M.P.F.).

En cuanto a la clase de contrato, el comandante de la aeronave, está sujeto al clausulado específico del contrato colectivo de la empresa en que presta sus servicios profesionales.

Estimo a bien antes de continuar, diferenciar al capitán, comandante o piloto al mando de la aeronave, de los demás pilotos, y así, con apego a lo estipulado en el contrato colectivo de la profesión de pilotos aviadores de Aeronaves de México, S.A. (14) vemos en su capítulo II, llamado Denominaciones, que rige actualmente a ellos, que por Piloto se entiende a aquel "Trabajador que desempeña labores profesionales y técnicas íntimamente conexas, principalmente en la-

(14) Ejemplar del Contrato Colectivo de Pilotos de A.M.S.A. 1965 a 1967

conducción de los aviones de la Empresa, en los términos de este Contrato Colectivo". (art. II-4).

Por Capitán.- Plaza.- "Piloto a quien ha sido reconocida su capacidad técnica para conducir una aeronave durante el vuelo, en los términos de la Contratación Colectiva aplicable". (art. II-9).

Comandante.- "Tratamiento que se dá al Capitán al mando de una aeronave". (art. II-10)

Primer Piloto.- Plaza.- "Capitán de equipo menor a quien ha sido reconocida su capacidad para actuar como Primero o como Segundo Oficial en los equipos DC-6, Britannia 302, DC-8 y DC-9". (art. II-11).

Copiloto.- Plaza.- "Piloto a quien ha sido reconocida su capacidad técnica para actuar únicamente como Primer Oficial en equipos DC-3 y C/47". (art. -- II-12)

Cabe señalar, que A.M.S.A., deslinda la clasificación laboral de su personal, en empleados de confianza, para lo cual estatuye plazas de confianza -- comprendiendo a:

Un Gerente de Operaciones, Un Jefe de Pilotos, Un Jefe de Adiestramiento, Un Jefe de Equipo por cada tipo de avión que opere la Empresa.

Además, de estos, vuelen o no, los Instructores- Asesores, los radio-operadores y ciertas personas del Departamento de Contabilidad que por razones de seguridad la Empresa también considera de confianza, ya que conocen datos secretos, etc., de ahí en fuera los demás elementos humanos tienen la indiscutible calidad de trabajadores para los efectos de ley. Y en caso de duda podemos remitirnos al aludido contrato colectivo hasta donde sea posible.

De lo visto se deduce que como no está comprendido el Comandante entre las plazas de confianza, es

BIBLIOTECA CENTRAL

U. N. A. M.

considerado como un trabajador, teniendo derecho a sindicalizarse, por lo que respecta a derecho (arts. 3 y 234 L.F.T.), y de hecho las empresas ya reconocen tal calidad al Capitán o Comandante. Además el art. 9o. Constitucional le confiere libertad de asociarse lícitamente. Y otro tanto establece el art. 123 Fr. XVI L.F.T.

Estos logros se encuentran afortunadamente -- plasmados en el Diario Oficial de 31 de diciembre de 1959, el cual por decreto del Congreso de la Unión, introdujo reformas y adiciones a la L.F.T., consistentes en la modificación del art. 41, y la adición del capítulo XV bis (Del Trabajo de las Tripulaciones -- Aeronáuticas), en el que se reconoce plenamente la calidad jurídica de trabajadores respecto de los pilotos aviadores.

Asimismo, por resolución de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social de 13 de enero de 1960, se le otorgó a la A.S.P.A. personalidad jurídica como -- Sindicato.

Es por esto que la situación laboral de los pilotos aviadores, tan debatida aun en las Ejecutorias de la S.C.J.N., nos parece que se ha dejado atrás superando aquella etapa en que se discutió si eran trabajadores intrínsecamente hablando con pleno goce de los derechos Constitucionales o representantes de -- los patrones por ejecutar funciones de dirección o -- administración. Es toda una conquista el haber obtenido el derecho a coaligarse en defensa de sus intereses comunes formando sindicatos.

SU DESIGNACION.

La compañía aérea Aeronaves de México, S.A. -- estando constituida como una empresa para efectos -- de la designación del Comandante de la aeronave, también usualmente llamado Capitán de la aeronave o Piloto al mando de la misma, cuenta entre su amplio -- personal y sus diversas oficinas con una en especial

denominada Gerencia de Capacitación, en la cual encontramos bajo su cargo al Gerente de capacitaciones, -- mismo que señala la empresa A.M.S.A. para que una vez aprobados satisfactoriamente todos y cada uno de los requisitos y exámenes, automáticamente cada piloto -- aviador que ha sido sometido a tan minuciosa labor, y que se le considera capacitado para el puesto de Capitán de la aeronave, pasa a desempeñar sus funciones -- en la clase de aparato para el cual está técnicamente instruido y preparado.

De lo expuesto podemos deducir que cada compañía aeronáutica tiene dentro de sus diferentes departamentos u oficinas, uno que está destinado a seleccionar adecuadamente a los Comandantes de sus respectivas aeronaves, de conformidad con la aprobación de sus estudios para tal calidad o puesto.

En cuanto a la designación que efectúa la compañía aérea Pan American Airways de México, S.A., de C. V., ésta tiene su base principal en Miami, E.U. Y como sus capitanes son ciudadanos norteamericanos, la oficina de tripulaciones es quien verifica tal cometido tomando en cuenta todos los factores indispensables para cada caso minuciosamente, tales como el "roll" que les es asignado, los manuales y reglamentos para cada vuelo, la designación del Ingeniero de vuelo, la tripulación y sus componentes, etc.

Una vez obtenido el rango de Piloto al mando de la aeronave, máxima aspiración de los pilotos aviadores, se regirán por las cláusulas contenidas en el -- contrato colectivo, reglamento interior de trabajo y demás disposiciones en cuestión, expedidas por escrito en cada empresa a fin de enterarles sus decisiones, y así previa exhibición de las publicaciones poder -- exigir el cumplimiento de las mismas.

El comandante de aeronave en su condición jurídica, presenta notables diferencias con el capitán -- del buque, y aunque a simple vista nos parezcan análogos, lo cierto es que el primero tiene un rango espe-

cial y singular como veremos en su oportunidad.

Pues bien, la figura del comandante aéreo lleva a cabo una labor central en la navegación aérea, la cual se distingue por su rapidez, y requiere de unos mayores poderes de decisión y mando, experiencia y conocimiento técnico, responsabilidad, especialidad en las relaciones con la compañía aeronáutica, etc. - Características que encierra dicho personaje.

Por lo que veremos, en el comandante inciden -- juntamente caracteres de tipo laboral, otros con tinte mercantil, facultades propias de su cargo, la calidad de funcionario que mencioné en anteriores páginas, e incluso matices de aspecto político, todos ellos de tal naturaleza compleja que dan por resultado también una personalidad compleja y sumamente discutible como lo es el aero-comandante. De ahí que sus deberes y facultades son variados y ciertamente regulados por distintos aspectos del derecho.

Me he referido panorámicamente a algunos puntos y cuestiones acerca de la conducta del comandante, pero antes estimo pertinente explicar en este momento en qué consiste su concepto

Para dar principio, la expresión "comandante", - es la más usual tratándose de derecho aeronáutico, y su empleo es justificado por su generalización en la mayor parte de los países (commandant d'aeronef, comandante di aeromobile, aircraft commander, luftfahrzeugkommandant y comandante aéreo).

Por razones de método a sabiendas de la dificultad existente para ponerse de acuerdo en cuanto a -- unificación de criterios, expongo la definición o concepto de comandante elaborada por el jurista español M. Bravo Navarro en su tesis de doctorado, a manera de tener un punto de partida.

Para el citado autor, el comandante de aeronaves es "aquella persona habilitada técnica y legalmente -- para la dirección y conducción de una aeronave, en nombre propio o confiada por tercero, en orden al cumplimiento de fines públicos o privados".(15)

Ahora bien, nuestro personaje tiene una fisonomía muy peculiar, muy "sui-generis", porque sus caracteres son elásticos, funcionales; en su regulación confluyen de forma original normas de derecho público y privado, nacional e internacional, sus atribuciones personales e intransferibles salvo en emergencias. Además son amplios sus poderes por abarcar numerosas situaciones con el tinte de la continuidad, pues duran en tanto esté al mando.

En la legislación española, al comandante se le considera como auxiliar del explotador y del empresario, entendiéndose por operador o explotador a toda persona que teniendo o habiendo delegado el uso legítimo de una aeronave, conserva en todo caso el poder de dirección sobre la misma, y la emplea por cuenta y provecho propio.

Por empresario aéreo entiende al explotador cualificado por el carácter de empresa que reviste su actividad económica. (16)

Por su lado, la legislación italiana, abarcando en un solo "código de la navegación" tanto a la fluvial como a la marítima y aérea, nos dice que el comandante es considerado como representante del ejercitante (armador), es decir que en su contrato de trabajo presta a este último "las propias obras, es decir las propias energías y la propia preparación, con el testimonio de la posesión del título idóneo para el ejercicio de la actividad requerida, para desenvolver una serie indeterminada de prestaciones, en condiciones de sujeción-

(15) Bravo Nayarro M. "El comandante de aeronave condición y régimen jurídico" Pag.15, Madrid, 1966

(16) Bravo Navarro M. Op. cit. p. 47

y de dependencia". (17)

Más coexisten dos representaciones en Italia: - una del comandante con los ejercitantes privados (armadores, y/o dueños, etc) y otra con el Estado. La -- primera es la común y corriente; la segunda se verifica cuando interviene la delegación estatal en cuanto a seguridad pública.

Al comandante se le confiere poder jerárquico, - disciplinario respecto a la carga y a los pasajeros, - funciones de policía de seguridad pública, de policía judicial, de policía aduanal, sanitaria, de oficial - del registro civil, y funciones notariales.

Encontramos que el Código de la Navegación italiana afortunadamente ha regulado la posible interferencia entre las normas legales de los contratos co-- lectivos y las de los contratos individuales, no derogando aquello que más favorezca al trabajador.

En un contrato de representación normal, el comandante italiano substituye jurídicamente a su representado, cuidando obtener ventajas para el feliz término del viaje. Por ende el legislador lo facultó para adquirir a nombre y por cuenta de su representado, todo aquello que sea necesario para el cumplimiento - de la misión.

Dentro de la representación con particulares, - el comandante no puede vender o hipotecar la aeronave sin mandato especial que le sea conferido como representante del propietario. En cambio en el campo marítimo, en caso de extrema urgencia y en la hipótesis - de absoluta innavegabilidad de la nave, sin ningún -- mandato, el comandante puede proceder a la alienación de la misma.

El comandante como representante del "vettore"- (transportista) "Es este otro caso en el cual la dis-

(17) Guerreri Giuseppe "Il comandante di aeromobile"
Milano, 1962. p. 66

ciplina aeronáutica se diferencia de la marítima"(18)

En la doctrina italiana como dice Giuseppe Guerrieri, el comandante es un auxiliar del "vettore", -- esto es de aquel que se obliga a transportar, o hacer transportar cosas o personas por la vía aérea de un lugar a otro. Por lo que el citado autor opina que al comandante de aeronave no le son conferidos poderes de naturaleza comercial, a diferencia de lo que acontece al comandante de buque.(19)

Finalmente en cuanto a los deberes del comandante aéreo italiano, estos genéricamente enumerándolos son todos aquellos que tiene como capitán de la expedición, antes de la partida, durante el viaje y después de aterrizar. Además posee deberes como conductor del avión.

Es de notarse entre otros, el carácter de trabajador jurídicamente hablando que tiene el comandante dentro de la legislación italiana, pues como expuse, realiza sus labores en condiciones de sujeción y de dependencia, esto es lo que nosotros llamamos subordinación.

En España, sus normas con respecto al nombramiento del comandante, se refieren a tres casos a saber:

- a) Nombramiento del empresario
- b) Nombramiento por ley, y
- c) Nombramiento por acto administrativo (20)

a) Es incuestionable que reconocida la voluntad de las partes, como fuente primera e inmediata del contrato del trabajo, ha de reconocerse al empresario la facultad de designar al comandante de la aeronave, seleccionando libremente entre las personas físicas a

(18) Guerrieri Giuseppe. Op. cit. p. 121

(19) Guerrieri Giuseppe. Op. cit. p. 127

(20) Bravo Navarro M. Op. cit. Págs. 79 a 83

aquel que reúna los requisitos legales en cuanto al tipo de aeronave, duración, distancia y características del vuelo. Y acostumbrando las empresas un período de prueba antes de contratarlo.

b) Sin dejar de reconocer al empresario aéreo el derecho de proceder a nombrar al comandante, esto no es obstáculo para que en caso de emergencia la Ley, -- sustituyendo al empresario haga un nuevo nombramiento (Art. 885 del CNI).

La realización de este supuesto se considera como subrogación legal, más el contrato de trabajo de -- aquel que de la tripulación ejercite interinamente las atribuciones del comandante, no sufre modificación alguna por el hecho de esta actuación temporal, luego -- nada podrá pretender contra el empresario.

c) Tal hipótesis se realiza cuando la aeronave -- cuyo comandante se haya incapacitado en vuelo, aterri- za en lugar donde no se halle el empresario o su re- -- presentante, entonces la autoridad administrativa com- petente (jefe de aeropuerto o autoridad consular) pro- cederá al nombramiento a falta de instrucciones del -- empresario.

En cuanto a la forma de contrato, es usual en la legislación Española, establecer la obligación de formalizar por escrito los contratos de trabajo del comandante y tripulación aeronáutica, siendo requisito "ad- probationem", no "ad substantiam". Además a diferencia de la navegación marítima, el contrato aéreo es por -- tiempo indeterminado.

Las obligaciones y funciones públicas del comandante español en materia aeronáutica, en comparación -- con las del comandante mexicano son casi idénticas; -- debido a esto posteriormente veremos las que nos inte- resan y que son de orden nacional.

Continuando con estas ligeras notas comparativas, observamos que las leyes Mexicanas afortunadamente con-

tienen mayores y mejores adelantos en general, pues -- actualmente por virtud de los contratos colectivos -- del trabajo, cada personaje aéreo tiene más claro su concepto, sus funciones, y así se les reconoce por parte de las autoridades el carácter de "trabajadores" o por excepción como empleados de confianza, según conste en sus respectivos contratos.

Por último el Dr. Bravo Navarro, nos aporta para este estudio ideas jurídicas en relación con su país, tales como el significado de empresa aérea, -- que es la explotación de una o más aeronaves propias o ajenas, ejercitada por una persona individual o jurídica en nombre propio, en forma profesional y organizada para la obtención de un fin económico. (21)

Nos indica que del análisis de la condición del comandante como auxiliar del empresario aéreo se distinguen dos facetas: el aspecto técnico, fundamental y primario, y el de representante comercial, esporádico, secundario y muy restringido.

Y sigue diciéndonos el citado autor, que la naturaleza del vínculo jurídico entre comandante y empresario, encaja dentro de un molde contractual "sui generis" como es el contrato de trabajo, pero con -- una fisoromía especial, dada la confluencia de funciones de interés público a desempeñar por el comandante, con las que le corresponden como auxiliar técnico de la empresa.

Al ejercitar las facultades de representante legal, que eventualmente se le atribuyen, sigue el comandante comportándose como un órgano más de la empresa, pero de tal suerte que el legislador velando por la seguridad del tráfico aéreo y la realización del viaje, exige a la empresa el cumplimiento de unas obligaciones, que desde el punto de vista del comandante se convierten en facultades no delegadas expresamente por aquélla.

(21) Bravo Navarro M., Op. cit. p. 256

Y que el comandante como encargado de la dirección aeronáutica, ofrece una situación jurídica distinta a la que ostenta como auxiliar del empresario, como consecuencia de los poderes que la ley le confiere o deberes que se le exigen con carácter permanente e irrenunciable, para la tutela de un interés público como es el de la seguridad de la navegación y al mismo tiempo para la protección de los intereses privados conexos al buen resultado de la expedición. Estos que como delegado de la autoridad del Estado, ejerce funciones ordinariamente reservadas a los funcionarios del Estado.

CAPITULO III

AERONAVEGACION

SUMARIO:

12.- La circulación aérea. 13.- Documentación de la aeronave. 14.- Plan de vuelo. 15.- Obligaciones legales y reglamentarias del Comandante de la aeronave.

12.- LA CIRCULACION AEREA.

El régimen jurídico de las aeronaves mexicanas se encuentra principalmente incluido en nuestra Constitución, y así revisten indudable interés en relación con la materia, las disposiciones contenidas en los artículos: 27 en cuanto al territorio nacional, el 30 que otorga la nacionalidad mexicana a los nacidos a bordo de aeronaves mexicanas, 32 al exigir ser mexicano por nacimiento a quienes quieran pertenecer a la Fuerza Aérea...., el 73 del cual emana la L.V.G.C., y el 133 tocante a los tratados internacionales. También la Ley General de Bienes Nacionales en su art. 17 al decir "son bienes de uso común:

1.- El espacio aéreo nacional".

Además el artículo 10. de la L.V.G.C. en su fracción VIII estipula que "Son vías generales de comunicación.

El espacio aéreo nacional en que transiten las aeronaves".

Ahora bien, ante la pregunta planteada a los juristas: ¿A quién corresponde el dominio sobre el espacio aéreo? Carneiro Campos, citado por el Dr. Octavio -

Véjar V., opina que es el problema más serio presentado a resolver pues ¿Corresponde a la soberanía del Estado, quedará como propiedad privada o será de uso común?

"Carlos Zollman propuso una distinción entre el aire y el espacio aéreo. El primero, sustancia huidiza arrastrada siempre por la gravedad, es por su naturaleza inapreciable; en cambio, el espacio aéreo, como las márgenes de un río o las playas de un océano, es permanente y por ello capaz de ser reducido a posesión.

El mismo Carneiro Campos propone que la distinción se haga entre el aire como elemento respirable y la atmósfera como medio de actividad comercial; el primero destinado a las necesidades de la vida biológica y el segundo, a los imperativos de la vida económica.

Holtzendorff sugiere la división del espacio atmosférico en dos zonas superpuestas, la inferior sometida a la soberanía del Estado subyacente y la superior un territorio sin dueño como la altamar. La inferior tendría como límite el alcance de los cañones antiaéreos.

Por último, Patricolo sugiere una diferencia entre aire y éter como medios respectivamente para la locomoción aérea y para las comunicaciones radioeléctricas, olvidando que Einstein había negado ya la existencia del éter.

El problema se ha despejado porque los convenios internacionales de Chicago de 7 de diciembre de 1944, al que están adheridos sesenta y un países, y de Atlantic City de 1947, que obliga a noventa y seis naciones, reconocen que cada Estado ejerce soberanía sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio.

Según los glosadores romanos, el dueño de la superficie de la tierra lo era también de cuanto estaba encima hasta el cielo y de cuanto estaba debajo hasta el infierno; pero el Derecho Aéreo vino a despojarlo -

de su trocito de cielo. Yhering sostenía que el dominio del espacio y del subsuelo debe tener un límite; límite que no puede exceder del interés que el propietario de un fundo tenga en el goce expansivo de éste. En la actualidad, la legislación, la doctrina y la jurisprudencia del mundo civilizado son coincidentes en el sentido de que el dominio vertical tiene como límite la utilidad para el dueño y no más allá, porque el Derecho no puede tutelar aquello que carece de interés para el sujeto.

En México, el artículo 16 del Código Civil en fórmula terminante dispone que los habitantes tienen la obligación de usar y disponer de sus bienes en forma que no perjudiquen a la colectividad. Es decir, que ningún propietario de la superficie puede impedir la navegación aérea o la instalación de redes de comunicación porque el ejercicio de su derecho redundaría en perjuicio de la sociedad".(1)

"Hablar de circulación aérea es referirse a la esencia misma de la actividad aeronáutica. Cuando en derecho aeronáutico decimos "circulación aérea" no nos referimos, por supuesto, sólo al acto de traslación de un lugar a otro en una aeronave, sino a la posibilidad jurídica y condiciones de realización de la circulación por el espacio aéreo".(2)

En consecuencia de lo dicho anteriormente, podemos afirmar que el derecho de circular libremente por el espacio aéreo, no reconoce fronteras físicas ni límites naturales, y con esto no se está violando la soberanía de los Estados siempre y que se observen todas las disposiciones legales relativas a otros tópicos.

En Derecho Aeronáutico, las servidumbres aéreas consisten en las cargas que tienen los Estados sobrevolados y los propietarios particulares, a efecto de-

(1) Conferencia sustentada por el Dr. Octavio Véjar Vázquez, intitulada "El Derecho Aéreo.-Sustancia y Porvenir". Pág. 27 y 28

(2) Rodríguez Jurado A. Op. cit. pág. 153

indicar adecuadamente los sitios que representen peligro para la actividad vinculada con la aeronáutica por la existencia de obstáculos que consecuentemente hagan difícil o imposible el correcto vuelo normal. Estas -- restricciones son en favor de la aeronavegación.

Mas antes de continuar, estimo conveniente aclarar que de lo dicho parecen desprenderse como contradictorios los derechos de propiedad y de soberanía -- frente al de libre sobrevuelo, pero aunque a primera -- vista luzcan como absolutos, no dejan de ser relativos.

Por ende la libertad de circulación aérea sufre limitaciones, y aunque tengamos que volverlo a recalcar, el derecho a la libre circulación a través del espacio aéreo es, como todos los demás, un derecho relativo, es decir que no debe interferir en la esfera de otros derechos, y entre estos nos encontramos con las reglamentaciones dictadas por cada país en beneficio -- del interés público. Por supuesto que todo esto acorde con las Convenciones celebradas por los Estados -- miembros, quienes una vez facultados podrán señalar -- las zonas de vuelo prohibido, derechos de paso, alturas mínimas de seguridad, etc.

Existe pues, en principio la formulación y el -- afianzamiento de la libertad de circulación aérea, naturalmente subordinado a las reglamentaciones que cada Estado imponga. Así pues, Henry Couannier afirma que, -- las fronteras aéreas representan los límites del espacio aéreo sometido a la soberanía de un Estado.

Ahora bien, el derecho aéreo exige para admitir las aeronaves nacionales y extranjeras a la circulación aérea, una documentación diplomática, pues una es referente a las aeronaves y otra al vuelo. Esto lo veremos en su oportunidad dentro de este capítulo en el siguiente inciso.

"La Organización de la Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) ha dictado una serie de normas y reglas estandarizadas para la circulación aérea y para las maniobras de llegada y salida de los aeródromos, --

que han marcado una pauta uniforme en las legislaciones significando un notable avance y mayor precisión de las reglas del anexo D del Convenio de París de 1919" (3)

El fin que persiguen todas estas normas es de carácter preventivo, ya que se trata de evitar colisiones entre aeronaves o cualquier obstáculo eventual, cooperando con el comandante de la aeronave avisándole lo más oportunamente posible por todos los medios idóneos de las situaciones de peligro, asegurando así el normal funcionamiento de las aeronaves en vuelo.

El control de la circulación aérea tiene sus cimientos tanto en el conocimiento de los elementos necesarios a la navegación aérea (instalaciones aeronáuticas, estaciones meteorológicas, etc.), como en el conocimiento de los movimientos previstos y reales de las aeronaves.

"La Convención de Chicago contiene una serie de prescripciones sobre circulación aérea y poder de policía, reconociendo e imponiendo a los Estados contratantes los siguientes derechos y obligaciones".(4)

Para no hacer tedioso el estudio de esos derechos y obligaciones, he decidido verificar una síntesis que permita asimilar el contenido de tales disposiciones.

Por lo que toca a Reserva del cabotaje en favor de las aeronaves nacionales, cada Estado contratante tiene derecho a negar a los aviones de los demás Estados contratantes permiso para tomar en su territorio, pasajeros, carga y correo destinados a otro punto comprendido dentro de su jurisdicción.

Además se compromete a no conceder privilegios--

(4) Lena Paz Juan A. - "Compendio de Derecho Aeronáutico". 1959 pág. 57

(3) Gay de Montellá R. - "Principios de Derecho Aeronáutico" 1950. Pág. 190

de exclusividad a otro Estado contratante o línea aérea con respecto a lo anterior.

Aeronaves sin piloto.- Ninguna aeronave capaz de volar sin piloto lo hará sobre el territorio de un Estado contratante sin autorización especial de dicho Estado y de conformidad con los términos de dicha autorización.

Prohibición del vuelo sobre determinadas zonas o la totalidad del territorio.- Los Estados contratantes en casos de emergencia, por razones militares o de seguridad pública, de conformidad con los reglamentos que dicte, podrá restringir o prohibir temporalmente sin distinción de nacionalidad, el sobrevuelo de su territorio o de determinadas zonas, a las aeronaves de los demás Estados previa comunicación a la Organización Internacional, como a sus integrantes.

Visita y control de aeronaves.- Excepto en los casos expresamente señalados en la Convención para que con autorización especial se permita a las aeronaves cruzar el territorio de un Estado sin aterrizar, todas las demás que penetren en territorio ajeno, deberán someterse a las exigencias de los reglamentos del Estado contratante en que aterricen, es decir que lo harán en el aeropuerto que se les designe, y permitir las revisiones de aduana y otras, ya sea a la entrada o salida de los aparatos.

Observancia de reglamentos de vuelo.- Cada Estado integrante de acuerdo con la Convención, dictará sus reglamentos que rijan acerca del vuelo y maniobras de aeronaves, obligándose a tomar medidas para la observancia tanto en sus aeronaves nacionales como en las extranjeras, y comprometiéndose a perseguir a los infractores.

Observancia de reglamentos de policía.- Mientras permanezcan en un Estado contratante ajeno, los tripulantes, pasajeros, carga y demás, cumplirán con las leyes y reglamentos relativas a inmigración, aduanas, pa-

saportes, reglamentaciones de entrada, despacho, etc.

Medidas sanitarias.- Todos y cada uno de los Estados miembros de la Convención, tienen que adoptar las medidas eficaces preventivas, así como de seguridad en casos de epidemias u otras enfermedades aplicables a las personas y a las aeronaves, a fin de combatir adecuadamente los males o evitando el contagio.

Igualdad en la utilización de aeródromos.- Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto al uso público de sus aeronaves nacionales, lo estará también, de acuerdo con el art. 68 de la Convención, y en condiciones de igualdad, a las aeronaves de los demás Estados contratantes.

Igualdad de tratamiento fiscal.- Consiste en los impuestos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de aeropuertos, y ayudas a la navegación aérea. Dichos impuestos una vez propuestos, estarán sujetos al examen del Consejo de la Organización Internacional, debiendo ser publicados para que se conozcan, y nunca basados en el solo privilegio de tránsito sobre su territorio, o de entrada o salida del mismo, a las aeronaves de otro Estado contratante o sobre las personas y efectos que éstas lleven. Y todavía más, que sean en recíproca igualdad.

Registro de las aeronaves.- Sin causar retardos innecesarios, las autoridades competentes tendrán derecho a registrar en las aeronaves de otros Estados contratantes, así como examinar los certificados y otros documentos prescritos por la Convención. (art. 16)

Distintivos de nacionalidad y matrícula de las aeronaves.- Toda aeronave dedicada a la navegación internacional llevará los distintivos adecuados al respecto.

Franquicias aduaneras en favor de aeronaves.- Tal libertad y exención de derechos por las mercancías que se introducen o extraen, serán admitidas a las aeronaves que vuelen al territorio de un Estado

contratante temporalmente, pero sujetas a los reglamentos de aduana. Como ejemplo tenemos el combustible, aceites lubricantes y piezas de repuesto, los cuales estarán exentos de derechos de aduana, pero bajo vigilancia en algunos casos.

Detención de aeronaves por violación de patentes.- Cuando una aeronave de un Estado contratante, dedicada a la navegación internacional, haga una entrada autorizada al territorio de otro Estado contratante o transite con permiso a través del territorio de dicho Estado, aterrizando o no, no estará sujeta a embargo o detención ni a ninguna otra reclamación contra el dueño o la persona que la utilice, ni a ninguna interferencia por parte del Estado o de una persona domiciliada en él, o a nombre de algunos de éstos, por el hecho de que la construcción, el mecanismo, las piezas de repuesto o su almacenaje y el derecho de usarlos e instalarlos, los accesorios o el funcionamiento de la aeronave infringen alguna patente, diseño o modelo debidamente patentado o registrado en el Estado en cuyo territorio haya penetrado la aeronave. Al efecto se conviene en que en ningún caso se exigirá, en el Estado en que penetre la aeronave, la prestación de garantía alguna en relación con la antedicha exención de embargo o detención de la aeronave. Siempre que no se vendan o distribuyan en el Estado contratante a que entre la aeronave, o se exporten comercialmente desde dicho Estado. (las piezas o el equipo patentados almacenados).

Condiciones que deberán cumplir las aeronaves dedicadas a la navegación internacional.- Son la llamada Documentación de la aeronave, que veremos y enumeraremos como ya había dicho a propósito de la situación diplomática.

Radiotransmisores a bordo de aeronaves.- Cuando vuelan sobre el territorio de un Estado contratante, las aeronaves integrantes de la Convención pueden llevar radiotransmisores previa licencia especial expedida por el país en que esté matriculada a los tri-

pulantes, para instalar y usar los referidos aparatos. Pero el uso de radiotransmisores se ajustará a los reglamentos del territorio en que vuela. (art. 30)

Transporte de determinados objetos por aeronaves.- Las aeronaves que se dediquen a la navegación internacional no llevarán municiones ni pertrechos de guerra, al entrar al territorio de un Estado o al volar sobre él, excepto con el consentimiento de dicho Estado.

Uso de aparatos fotográficos en aeronaves.- Cada Estado contratante podrá prohibir o regular el uso de aparatos fotográficos en aeronaves que vuelen sobre su territorio.

Itinerario de los servicios aéreos internacionales.- Cada uno de los Estados contratantes podrá designar la ruta que seguirá en su territorio cualquier servicio aéreo internacional y los aeropuertos al efecto.

En México, el artículo 326 de la L.V.G.C., al hablar del Tránsito aéreo, nos dice que es atribución de la Secretaría de Comunicaciones el control del mismo y de los servicios de meteorología, de telecomunicaciones aeronáuticas y de ayudas a la navegación aérea, en ejercicio de esta atribución dictará las medidas que sean necesarias para la mayor seguridad de la navegación aérea, con el fin de proteger la vida humana y la propiedad.

En cuanto a datos históricos, el Consejo de la O.A.C.I., aprobó el trabajo preparado en las reuniones de Montreal (1946) y Ginebra (1948) incorporándolo como anexo 9 de la Convención, bajo el título de "Normas y métodos recomendados internacionales. Facilitación". Este anexo fue posteriormente perfeccionado en las reuniones de Buenos Aires (1953) y Manila (1955), comenzando el texto final a surtir efecto a partir del 10. de marzo de 1957

En el anexo de "Facilitación", se establecen los requisitos uniformes para la entrada y salida de aero-

naves, de personas, de mercancías u otros artículos, tráfico sobre el territorio de un Estado contratante, aeropuerto y zonas francas, aterrizaje, etc.

Esta minuciosa labor de los organismos especializados de la O.A.C.I. aprobada por su consejo tiende a fijar normas uniformes que signifiquen las operaciones aéreas. Los organismos sobre "Facilitación", funcionan bajo la sigla F.A.L., universalmente reconocida.

Los métodos recomendados por el anexo 9 son eficazmente complementados por el "Reglamento del Aire". Además, el anexo 11 sobre "Servicios de Tránsito Aéreo", completa la documentación internacional atinente a la circulación aérea en general.

13.- DOCUMENTACION DE LA AERONAVE.

Apuntaba ya, que puede decirse hay una situación diplónoma, es decir que dentro de la documentación en general, parte se refiere a las aeronaves y otra es relativa al vuelo de las mismas, no obstante se les une en un todo homogéneo denominado Documentación de la Aeronave.

Toda aeronave, individualmente considerada como vehículo de transporte internacional, requiere de ciertos documentos necesarios por lo que en la Convención de París de 1919, el anexo C señaló la necesidad de que las aeronaves se proveyesen, según la clase de servicios a efectuar, de una serie de documentos a saber: 1. Diario de la navegación; 2. Cuaderno de la aeronave; 3. Cartilla del motor, y 4. Diario de señales. Pero esas disposiciones y las de otras convenciones (Madrid 1926), quedaron modificadas por las del Convenio de Chicago de 1944, que exigen a las aeronaves los siguientes documentos:

- a) Certificado de matrícula
- b) Certificado de navegabilidad
- c) Las licencias del caso para cada tripulante.
- d) Diario de a bordo
- e) Si está provista de aparatos de radio, la licencia correspondiente.
- f) Si lleva pasajeros, una lista de los nombres y lugares de embarque y puntos de destino.
- g) Si lleva carga, un manifiesto y declaración detallada de la misma. (art. 29)

a) El certificado de matrícula responde al hecho mismo del registro, llevado a cabo ante la Secretaría de Comunicaciones ante las autoridades del Registro Aeronáutico Mexicano. Con este acto se cumple el requisito que señalan las leyes internacionales para que una aeronave posea nacionalidad e

individualidad, es decir adquirir personalidad jurídica.

La expedición del certificado de matrícula de la aeronave previa solicitud del interesado en los esbozos que le proporcionen en el Departamento de Aeronáutica Civil, conforme al Reglamento de Certificados de Matrícula de Aeronaves (S. de C. y T.), tiene como función identificar a esta tanto en el orden nacional como en el internacional, gracias a su aludido registro, en el cual se podrán obtener informes acerca de su propietario, domicilio, etc., como ya vemos en el capítulo II, inciso 9.

b) Certificado de Navegabilidad.- A una aeronave no le basta el certificado de matrícula para poder volar, sino que requiere de otro certificado llamado aeronavegabilidad o de navegabilidad simplemente, que es el que acredita la aptitud técnica de la aeronave para el vuelo, y para una clase de vuelo determinado.

El certificado de navegabilidad, también conocido en el lenguaje aeronáutico por el C.D.N., "es el documento de carácter nacional sometido a las leyes internacionales, que debe acompañar en todo momento a la aeronave, y que expide el Estado en donde haya sido matriculada. En él se hace constar que a juicio de técnicos-peritos, y de conformidad a las exigencias de la legislación competente, la aeronave ha sido proyectada y construida con arreglo a las normas que regulan la construcción, de un determinado prototipo. Además, conforme a las pruebas practicadas, que se la estima apta para navegar en condiciones de seguridad satisfactorias".(5) O sea viene a constituir una especie de "tarjeta de circulación!"

El art. 316 de la L.V.G.C., nos indica que "La Secretaría de Comunicaciones expedirá el certificado de navegabilidad como constancia de que la

(5) Gay de Montellá R. Op. cit. pág. 177

aeronave ha pasado las pruebas y el control técnico prescritos, para permitirle volar en condiciones de seguridad técnicamente satisfactorias.

La obtención, suspensión y cancelación del -- certificado de navegabilidad estarán sujetos a los requisitos reglamentarios".

El art. 317 contiene una presunción juris tantum al decir que una aeronave con el mencionado certificado vigente, se considera o presume que ha partido en condiciones de vuelo técnicamente satisfactorias, salvo prueba en contrario.

Finalmente el art. 318 del mismo ordenamiento estipula que "Las aeronaves, motores y accesorios -- que se construyan, reparen o modifiquen, no podrán ser puestas en servicio sin aprobación de la Secretaría de Comunicaciones, de conformidad con el reglamento respectivo".

La legislación chilena, nos dice que el certificado de aeronavegabilidad como ellos le llaman, -- es un documento público de carácter técnico otorgado por el Estado, anteriormente no era otorgado por éste, sino por una entidad formada especialmente -- por las empresas, denominado Bureau Véritas.

"El certificado de aeronavegabilidad es diferente del estado actual de navegabilidad de una aeronave... Es decir, una aeronave puede poseer un -- certificado de navegabilidad y no estar en estado -- actual de navegabilidad. (6)

En esta materia de importancia vital para la seguridad aérea, deben anotarse todo cambio de piezas o partes vitales de una manera precisa y severa conforme a las disposiciones legales en el certifi-

(6) Hamilton E. "Manual de Derecho Aéreo". 1960
Págs. 206 y 207

cado de navegabilidad aérea, y estar sometidas a revisión tal y como se hace en nuestro medic nacional-mexicano.

c) Las licencias del caso para cada tripulante.- El comandante, los pilotos, los mecánicos y -- los demás miembros del personal de a bordo de una aeronave, deben ir provistos de certificados de aptitud y de licencias entregadas en las condiciones que lo determinen los reglamentos o revalidadas por el Estado que hubiere otorgado la licencia.

De lo dicho se desprende que los tripulantes de las aeronaves que se dediquen a la navegación -- internacional, estarán provistos de certificados de competencia y licencias expedidos o declarados válidos por el Estado en que esté matriculada la aeronave.

El anexo 1 de la Convención de Chicago, denominado "Licencias al Personal", establece normas internacionales y reconocimiento de métodos para el -- otorgamiento de licencias.

Establece dicho anexo que "ninguna persona actuará como miembro de la tripulación de vuelo de -- una aeronave, a menos que sea titular de una licencia válida correspondiente a sus funciones, que la haya otorgado el Estado de matrícula de la aeronave, u otorgado cualquier otro Estado contratante y convalidado dicho Estado de matrícula".

Ahora bien, hemos hablado de licencias, luego es necesario saber que se entiende por ellas, y así se entiende por licencia en materia aeronáutica el documento que comprueba la autorización concedida -- por un término expresamente determinado al titular de una patente para el ejercicio de su profesión.

Y por patente el documento que acredita en el titular la capacidad de ejercer a bordo de una aero

nave, según las condiciones fijadas en la reglamentación, las funciones consignadas en el mismo documento.

También es pertinente hacer notar con referencia a las licencias, que son certificados oficiales dados por el Estado.

La licencia otorgada por un Estado miembro de la O.A.C.I. y en las condiciones aprobadas por este organismo, deben ser reconocidas por los demás Estados. Esto se llama "convalidación de licencias".

d) Diario de a bordo.- Para volar sobre el territorio de un país, toda aeronave que se dedique a la navegación internacional debe llevar a bordo -- ciertos libros y documentos establecidos por las leyes y convenciones internacionales. Entre estos libros y documentos obligatorios encontramos al "Diario de a bordo" en el cual se registran los detalles acerca de la aeronave, su tripulación y de cada viaje en la forma prescrita por la Convención.

En este Diario de a bordo se redactan todos-- aquellos actos y hechos realizados a bordo de la -- aeronave, y se tiene la obligación de anotar todo-- acontecimiento de importancia que ocurre en el viaje así como, conservar dichos documentos por determinado tiempo que será fijado por la reglamentación. En México es conocido como bitácora el documento o libro en que anota el Comandante los sucesos. Además deberá cumplir con lo establecido por el Manual de Operaciones.

e) Si está provista de aparatos de radio, la licencia correspondiente.- Lógicamente si la aeronave posee aparatos de radio que transmitan y captenseñales y mensajes, deben tener su correspondiente licencia expedida por la autoridad competente. Le es aplicable lo mencionado para el certificado de navegabilidad, ya que ahí se refiere a si la aero-

nave está dotada de los aparatos necesarios para la instalación de T.S.H., la cual representa uno de los instrumentos propios para la seguridad de la navegación aérea.

f) Si lleva pasajeros, una lista de los nombres y lugares de embarque y puntos de destino.-Claramente como el título indica las compañías aéreas tienen la obligación de redactar esa lista conteniendo los nombres de los pasajeros que utilizan el avión en cada vuelo, mencionando lugares tanto de despegue como de arribo.

g) Si lleva carga, un manifiesto y declaración detallada de la misma.- Aplícase lo dicho para pasajeros pero referente a la carga transportada, anotando detalladamente a la misma para mejor y más fácil identificación que se traduce en eficacia.

14.- PLAN DE VUELO

El documento base que permite al servicio de control de la circulación aérea estar informado de los movimientos previstos de las aeronaves, es el llamado Plan de vuelo, designado en el lenguaje aeronáutico por el símbolo "P.L.N."

Cualesquiera sean las condiciones del vuelo, el comandante de a bordo redacta, antes de la salida, un plan de vuelo que debe integrar al servicio competente asegurando el control de la circulación aérea. Los vuelos se dividen en vuelos V.F.R. y vuelos I.F.R.

1o) Vuelos V.F.R. El plan de vuelo V.F.R. debe contener los elementos siguientes:

a) certificado de matrícula de la aeronave y la indicación del radio;

b) empresa aérea explotadora o propietaria y eventualmente número del viaje;

c) Tipo de la aeronave;

d) Nombre del comandante de a bordo;

e) Punto de partida;

f) Hora de salida prescrita;

g) Primera escala prescrita;

h) Velocidad normal;

i) Duración prescrita del vuelo hasta la primera escala;

j) Autonomía de vuelo;

k) Frecuencias utilizadas para las radiocomunicaciones;

l) Número de personas de a bordo;

m) Aeródromos de despegue.

En el caso de un vuelo V.F.R., el plan de vuelo debe comunicarse al servicio de control de la --- circulación aérea, a título indicativo. No obstante el control de pista, si la seguridad lo exige, puede pedir la redacción de un plan de vuelo I.F.R.

2o) Vuelos I.F.R. El plan de vuelo I.F.R. debe contener, en este caso, además de las indicaciones - exigidas en el apartado anterior para los vuelos V.- F.R., los elementos siguientes:

- a) Hora real de la salida, (indicada por el - servicio de control de circulación aérea);
- b) altitud de la travesía;
- c) duración limitada de la posibilidad de re- greso;
- d) medios radiotécnicos de navegación y de -- aterrizaje. Desheladores;
- e) equipo de socorro;

En el caso de un vuelo I.F.R., el despegue no puede efectuarse sino con la autorización del servi- cio de control de la circulación aérea, después de- la aprobación del plan de vuelo.

Los reglamentos que se han dictado poniendo - en ejecución los dictados de la O.A.C.I. son comple- tísimos y abarcan diversos aspectos de regulación - de las aeronaves en vuelo". (7)

Vuelo V.F.R.- Es el efectuado de acuerdo con- las reglas del vuelo visual, y vuelo I.F.R. Es el - efectuado por medio de instrumentos.

En la práctica, el plan de vuelo debe ser au- torizado por la comandancia, cuya central es la to-

(7) Gay de Montellá R.- Op. cit. p. 190 a 192

re de control, que indica al comunicarse con la aeronave, las alturas y todas aquellas condiciones con relación al vuelo. Y antes de despegar, es requisito indispensable contar con el plan de vuelo aprobado o de lo contrario no podrá salir a volar.

El plan de vuelo comprende la ruta de la aeronave, existiendo por una parte el plan de la compañía y por otra el plan oficial que piden las autoridades; de hecho tanto uno como otro son casi lo mismo.

Plan Oficial.- Contiene el lugar, fecha y tipo de plan de vuelo el cual puede ser visual o por instrumentos, el número de vuelo, la matrícula del avión, su tipo, niveles de crucero a utilizar, la ruta a seguir, tiempos estimados que hará de vuelo, hora de salida propuesta y hora de salida efectiva, velocidad verdadera que desarrolla el avión, el aparato alterno que puede recurrir en caso de emergencia, las frecuencias de su radio de aire a tierra, el combustible del avión en horas y minutos, su destino, los colores de la compañía y tres firmas legales (la del comandante, la del despachador y la de la comandancia del aeropuerto de salida).

Plan de la Compañía.- Contiene además de los anteriores los siguientes datos: la velocidad del avión corregida considerando la velocidad del viento, la temperatura y demás factores atmosféricos, sus diferentes consumos de combustibles, así como sus reservas mínimas, nombre del comandante su licencia de piloto, su domicilio particular, etc.

15.- OBLIGACIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS DEL COMAN- DANTE DE LA AERONAVE.

Son obligaciones legales las estipuladas por -
ministerio de ley, y reglamentarias las que comple-
mentan a la misma; bien por parte de la empresa o -
en atención a lo dispuesto en los reglamentos de --
las respectivas leyes.

Como obligaciones reglamentarias empresaria--
les tenemos el Contrato Colectivo de la Profesión -
de Pilotos Aviadores de Aeronaves de México, S.A.,--
que prescribe en su capítulo XII denominado "Obliga-
ciones y Prohibiciones", art. XII-2.- Obligaciones-
Capitanes.- Conteniendo disposiciones especiales --
para el Comandante de la aeronave o piloto al man--
do, y así estipula "Son obligaciones de los Capita-
nes:

a) Actuar como Comandante al ser designado --
por la Empresa para volar el equipo de su asignación
y categoría.

b) Anotar o constatar la anotación en la bitá-
cora, con exactitud de los datos relativos para el -
cómputo general, conforme lo estipulado en este Con-
trato Colectivo de Trabajo y en el Reglamento Inte-
rior de Trabajo.

c) Informar a la Empresa, y en su caso, a las
autoridades competentes, utilizando los medios de -
comunicación más rápidos de que disponga, en caso -
de presentarse en vuelo cualquier situación de emer-
gencia o cuando ocurra un accidente.

d) Actuar como Oficial en los casos previstos
por el artículo VI-9 (búsqueda, salvamento, etc.)

e) Actuar como Comandante en los vuelos de --
concentración, prueba y comprobación, en el equipo-
de su asignación, de acuerdo con la distribución de
estos vuelos que se convengan en el Reglamento Inte

rior de Trabajo".

En la compañía Aeronaves de México, todos los comandantes tienen planta de base como dice el art. I.10 b), y otra obligación concerniente a todos es el cumplimiento del Reglamento Interior de Trabajo, entendiéndolo éste como el conjunto de disposiciones obligatorias para los Pilotos y la Empresa en el desarrollo de sus labores (art. II-50 C.C. AMSA).

En cuanto a las obligaciones de los Pilotos -- Aviadores en general, entre los cuales queda comprendido el Comandante, la Empresa Aérea A.M.S.A., nos muestra las siguientes: (que hemos de considerar como más interesantes, ya que se descartaron las restantes por referirse al trato cortes para con el público y para con el personal de la Empresa, así como por ya estar mencionado el tema del cual derivan).

a) Prestar a la Empresa los servicios contratados, con la intensidad, cuidado y esmero apropiado.

b) Desempeñar las labores en los aviones de la Empresa, en el tipo y modelo para el cual estén calificados y que correspondan a su categoría y asignación de plaza.

c) Realizar los vuelos con apego a las órdenes que por su facultad de dirección y control de las operaciones en el aire y en tierra, les trasmite el Gerente de Operaciones.

e) Mantener al día todos los Manuales que se les proporcionen para el desempeño de sus labores. Los manuales deben contener las correspondientes revisiones a más tardar diez días después de la fecha en que se ponga a disponibilidad.

i) Enterarse, tanto en la estación de base como en las foráneas, de los boletines y notas pu-

blicadas por la Empresa.

j) Dar aviso, en caso de enfermedad, con la mayor anticipación posible, de acuerdo con el procedimiento que establezca el Reglamento Interior de Trabajo.

p) Llevar consigo toda la documentación y artículos necesarios que establezca el Manual de Operaciones, para el servicio de vuelo asignado.

s) Someterse a los exámenes médicos de la Empresa, cuando ésta lo requiera.

t) Prestar auxilio en cualquier tiempo y lugar que se solicite, cuando por desastre o riesgo inminente peligren las personas o los intereses de la Empresa, de sus pasajeros o de su personal.

Entre las obligaciones legales, nuestra L.V.G.-C. en su artículo 321 estatuye que "Toda aeronave --- destinada a un servicio público de transporte estará bajo el mando de un comandante designado por la empresa operadora de entre los pilotos que integren la tripulación de vuelo.

El comandante es responsable de la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la aeronave, la tripulación, los pasajeros y sus equipajes, la carga y el correo, tan pronto se haga cargo de la aeronave para comenzar el vuelo. Esta responsabilidad se extingue al final del vuelo, cuando el representante de la empresa o cualquier autoridad competente tome a su cargo la aeronave, los pasajeros, la carga, los equipajes y el correo".

Art. 322 "El comandante de la aeronave registrará en el libro de bitácora los hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos a bordo durante el vuelo y los pondrá en conocimiento de las autoridades federales competentes del primer lugar de --

aterri-zaje en territorio nacional, o de las autoridades extranjeras competentes y del cónsul mexicano, si el aterri-zaje se realiza fuera del país".

A propósito, el artículo 134 bis, de la L.F.T. señala las responsabilidades del piloto, es decir -- del comandante, de la siguiente manera" el piloto al mando de una aeronave es responsable de la conduc--- ción y seguridad de la misma durante el tiempo de -- vuelo, incluyendo el despegue y el aterri-zaje, así -- como la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la tripulación, los pasajeros y sus equipajes, la carga y el correo que aquella transporte. Las responsabilidades y atribuciones que confieren a los -- comandantes la Ley de Vías Generales de Comunica--- ción y sus reglamentos no serán reducidas o modifi- cadas por el ejercicio de los derechos y obligacio- nes laborales de los mismos comandantes".

CAPITULO IV

COMPARACIONES

SUMARIO:

- 16.- Los servicios laborales específicos en la L.F.T.
- 17.- Trabajadores en el mar y vías navegables; trabajadores ferroviarios y tripulaciones aeronáuticas.
- 18.- Criterio legislativo diferencial. 19.- La Legislación laboral aplicable a los demás trabajadores de la aeronáutica.

16.- LOS SERVICIOS LABORALES ESPECIFICOS EN LA LEY -- FEDERAL DEL TRABAJO.

Antes de entrar plenamente en este tema considero pertinente se sepa que le ha tocado a nuestra L. F.T., promulgada el 18 de agosto de 1931, y que entró en vigor en la misma fecha como dice su artículo lo.- transitorio, estipular y comprender en esencia los -- principios clasistas del art. 123 Constitucional de - 1917, desarrollando la teoría del contrato de trabajo y siendo la primera reglamentación laboral de carácter federal.

Y todavía más, tiene el mérito de consagrar - las disposiciones más generosas sobre la jornada de - trabajo en comparación con otros países, por lo que - la legislación laboral de nuestra patria es considerada de vanguardia.

También para estar acorde con el ritmo que marca la evolución, crea un sistema de equilibrio entre los factores de la producción, con una nueva superestructura para armonizar las relaciones entre el Capital y el Trabajo, estos intereses deben basarse en --

tres principios para que el Derecho del Trabajo cumpla bien su labor, y son: 1. El respeto mutuo de derechos, 2. La comprensión recíproca de necesidades, y 3. La coordinación técnica de esfuerzos. Palabras que encierran las bases enunciadas por el maestro Cavazos.

Más que una lucha de clases, el derecho laboral procura su entendimiento mediante la educación de los factores de la producción, y así gracias al respeto mutuo de derechos se llega a la garantía jurídica de la paz social en las empresas, disminuyendo los conflictos en beneficio de la productividad.

Pero no basta el primer principio, pues es menester que se comprendan recíprocamente sus necesidades; el trabajador entendiendo que el patrono tiene múltiples problemas tales como la falta de materia prima, altos impuestos, etc. Y el patrono al igual comprenderá que debe elevar el nivel de vida de sus obreros, no contentándose con pagar salarios mínimos.

Y todavía viene el tercer principio a redondear el asunto, pues es indispensable una organización y administración científica del trabajo mediante ideas modernas que se traducen en el progreso de la productividad, independientemente de las ganancias a los factores.

El logro de esas aspiraciones ha sido parcialmente factible debiéndose a las reformas y adiciones experimentadas, y para muestra la publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1962.

Así el Estado mexicano, convertido en poderoso empresario ha creado fuentes de producción económica, y entre ellas forma parte la aviación como en el caso de Aeronaves de México que es un organismo descentralizado.

La justicia social se va cumpliendo y destaca-

la función tutelar (no de una clase) de la ley laboral, al custodiar el cumplimiento del mínimo señalado por ella.

Una vez vistos estos planteamientos, pasamos a enunciar los servicios laborales específicos que contiene la ley laboral en sus capítulos XV, XV bis y XVI.

Respectivamente al primero se le conoce como "Del trabajo en el mar y vías navegables", al segundo como "Del trabajo de las tripulaciones aeronáuticas", y al tercero en comparación, materiales de este modo de trabajo como "Del trabajo ferrocarrilero".

Toca a los siguientes incisos el desarrollo de cada uno de los mismos por lo que me he concretado a enumerarlos solamente.

17.- TRABAJADORES EN EL MAR Y VIAS NAVEGABLES; TRABAJADORES FERROVIARIOS Y TRIPULACIONES AERONAUTICAS.

Debido a que el estudio de estas clases o tipos de trabajadores es comparativo, empezaremos por el -- primero de ellos.

Uno de los servicios laborales específicos en -- la L.F.T., es el que se menciona en el capítulo XV, -- que trata "Del trabajo en el mar y vías navegables".

Al respecto, el art. 132 nos enmarca el ámbito de aplicación, al decir que "Las disposiciones de este capítulo se aplicarán al trabajo que se desarrolle a bordo de las embarcaciones y demás cuerpos flotantes nacionales".

El art. 133 indica aquellas personas que serán -- considerados como tripulantes, tanto en las relaciones con los dueños, como en las embarcaciones.

En el art. 134 encontramos un punto muy importante, pues resalta la Ley expresamente el carácter -- de representantes de los armadores o patronos, que -- tienen los capitanes que ejercen el mando directo en -- una embarcación, sin que esto afecte su autoridad.

Cabe afirmar que el comandante de la aeronave -- no está investido por la representación del propietario o armador, ni tiene una destacada autonomía con -- respecto al armador, que es característico del capitán marítimo.

Al igual tampoco está investido de representa -- ción comercial por mandato del armador.

En realidad, por lo menos en los servicios re -- gulares de línea, no se advierte la necesidad de dár -- sela, porque las escalas de la aeronavegación son fre -- cuentes, están organizadas y en cada una hay represen -- tantes del armador a quienes está encomendado dispo --

ner todo lo necesario al funcionamiento de la línea y de los transportes correspondientes.

El comandante aéreo por razón de que es el jefe de la tripulación y el ejecutor técnico del transporte por cuenta del patrón, es responsable directo del viaje con respecto de aquél. Pero no existe responsabilidad en relación con terceros, sólo lo serán solidariamente el propietario de la aeronave, concesionarios del transporte y autor del daño, con respecto a las personas y cosas perjudicadas.

Para equiparar al capitán marítimo con el aéreo, no basta el hecho de que algunas atribuciones del uno sean análogas o idénticas a algunas del otro, como las del cumplimiento de las reglas sobre circulación y de las prohibiciones especiales (echazón, embarque de armas), deberes de asistencia, funciones de oficial público, auxiliar de las autoridades, poderes disciplinarios sobre las personas a bordo, etc.

Se deduce que la actividad del comandante aéreo es algo diferente de la del capitán de barco; no se debe equiparar un barco con una aeronave, pues el primero emplea por exigencias lógicas una tripulación numerosa, puede transportar gran cantidad de mercancías, lo que obliga al capitán a tener una posición comercial.

La aeronave tiene una capacidad de transporte más reducida, haciendo los viajes en un lapso breve, por lo que su comandante no tiene tanta variedad de funciones.

Naturalmente la influencia del Derecho Marítimo ha sido muy grande y ha llevado bastante tiempo y muchas decisiones doctrinales el lograr reconocer la autonomía del Derecho Aéreo, así como diferenciar a los capitanes de cada una de estas ramas del derecho, y no aplicar la analogía.

Dada la categoría constitucional de que gozan los tratados internacionales (art. 133), en México se asimiló la figura del comandante aéreo a la del capitán marítimo por el convenio de la Habana. No está por demás hacer hincapié en que ambas figuras, prescindiendo del mandato que querían aplicar por analogía y que imponía el convenio hoy derogado, hoy tienen matices propios que los distinguen, y los cuales constan en nuestra legislación nacional.

Anteriormente Hotchkiss, citado por García Maynez, estableció un paralelo entre el derecho aéreo y el ferroviario. Eugenio Spassiano dice que todas las instituciones del derecho aeronáutico son simples adaptaciones de las del derecho marítimo. PETERSKI preconiza la unificación del derecho de transportes, cualquiera que sea el instrumento de locomoción empleado. Scialoja que la materia orgánica es la navegación. Y en la Escuela Libre de Derecho en México, hay un curso que abarca el Derecho Terrestre, marítimo y aéreo. Pero KAFTAL opina que "el Derecho Aéreo constituye en el dominio jurídico un fenómeno completamente extraordinario sin lazo alguno con el pasado".(1)

El art. 684 del Código de Comercio que desde 1890 nos rige, al tratar de los capitanes (de buques), señala sus facultades diciendo que serán inherentes al cargo de capitán o patrón... y las enumera. Y sucede de otro tanto en los arts. 292 y 293 de la L.V.G.C. (facultades de los mismos).

De la lectura comparativa de entre las disposiciones legales actuales, vemos establecidos ciertos caracteres, producto de la evolución ideológica, los cuales nos permiten notar la conexión existente de las leyes, tales como el Código Mercantil (arts. 666 a 683 a 726), la L.V.G.C. (arts. 286, 287, 291, 292, 293, 294), y con la Ley Laboral (arts. 132 al 189).

(1) Autores citados por García Maynez E. "Introducción al estudio del derecho". p.153

Contando con el contenido de dichas disposiciones, vemos que entre las facultades para los capitanes de buques, figuran la de admitir la dotación de la embarcación, respetando lo que prevengan los contratos colectivos o el sistema de escalafón y turno de las uniones o sindicatos de trabajadores titulares de aquél; la de negar el transporte de las personas ajenas a la dotación; la de seleccionar la tripulación; la de aprehender a los que hubieren cometido algún delito a bordo y tomar cualquier determinación que exijan la seguridad y la disciplina, pudiendo hacer desembarcar al tripulante o tripulantes que estime necesario; la de exigir de los pasajeros y de más personas a bordo, que presten los servicios que se estimen necesarios en caso de peligro; la de exigir de todas las personas a bordo el respeto a los reglamentos de la embarcación y a todas las disposiciones que dicte en interés del orden, seguridad y disciplina.

Por otra parte, el capitán de la embarcación, cuando ésta se encontrare en el extranjero, no podrá ser destituido sin consentimiento del Cónsul de México.

Por consiguiente el capitán de buque, no es un simple superior jerárquico entre los componentes de la tripulación de un navío, sino que su personalidad jurídica se desenvuelve en varias órbitas, resaltando a simple vista las siguientes:

1. Es un mandatario legal del naviero, pues tiene a su cargo la conducción del navío hasta que llegue al puerto de su destino, por lo tanto asume la responsabilidad del transporte del pasaje y la conservación de la carga, porque está facultado en virtud de mandato legal para celebrar contratos, realizar operaciones, pasar inspecciones aduaneras y sanitarias, y tomar las medidas necesarias para el éxito de la actividad que tiene encomendada desde el aspecto meramente contractual.

2. Actúa como funcionario público del país al que corresponde la embarcación, es decir que un navío en altamar se considera jurídicamente sometido a la jurisdicción territorial del Estado que lo protege -- por estar registrado en él y ostentar la bandera de la nación a la que pertenece.

El capitán de un navío también está facultado para actuar como funcionario del registro civil, en tanto que el comandante aéreo tiene tan solo la obligación de auxiliar a las autoridades civiles.

Advertimos que hay gran diferencia entre el capitán de un buque y el aerocomandante, pues éste último no es representante del patrón, y sus facultades son de carácter jerárquico y disciplinario tendientes a mantener el orden en el vuelo y a llevar en buen estado la carga y en condiciones de seguridad a los pasajeros hasta el punto de destino.

El comandante de la aeronave no celebra a nombre de la empresa contratos como los que puede celebrar el capitán de embarcación, no destituye por su propio derecho a los tripulantes, no está capacitado para seleccionarlos, ni puede disponer a su simple criterio de la carga o de las personas de los pasajeros, sino que siempre tendrá que sujetarse a lo prescrito en los manuales.

En cuanto a sus funciones públicas, no está facultado legalmente para llevar a cabo averiguaciones previas, si bien es cierto que en caso de que se cometa un delito a bordo del avión, puede aprehender al que aparezca como responsable.

Hemos visto así las diferencias existentes entre el capitán de buque y el capitán de aeronave; los primeros son considerados por la ley laboral como representantes del patrón, los segundos son trabajadores técnicos al igual que el personal ferroviario -- (maquinista), y sólo serán considerados como puestos

de confianza los que queden determinados con ese carácter en los contratos colectivos que las empresas celebren con los trabajadores (ferrocarrileros) como dice el art. 174 L.F.T.

En resumen podemos decir que las tripulaciones marítimas son consideradas como trabajadores, y su capitán como representante de los armadores o patronos; el personal ferroviario está compuesto por trabajadores, siendo de confianza sólo los expresamente así señalados en el contrato colectivo; y finalmente las tripulaciones aeronáuticas incluyendo al comandante, son consideradas como trabajadores con derecho a sindicalizarse.

18.- CRITERIO LEGISLATIVO DIFERENCIAL.

Ya que el título de esta obra hace referencia a la legislación laboral, y toda vez que se ha desarrollado e integrado en forma somera lo relativo al Derecho Aeronáutico, estimo conveniente apuntar algunos conceptos laborales que tenemos que manejar para efectos de su interpretación y aplicación.

Es grato poder contar con las aportaciones jurídicas de autores de gran valía práctica y teórica de reconocida capacidad internacional tocante a la materia laboral, por lo cual seguiremos sus lineamientos de gran ayuda en la presente exposición de ideas como exordio de nuestras conjeturas.

El maestro Cepeda Villarreal, estima con toda razón, que lo que verdaderamente distingue a los sujetos del derecho del trabajo no es precisamente la naturaleza de la relación en que intervienen sino la clase de interés por el cual actúan.

Por ello, desde el punto de vista de las relaciones individuales, podemos afirmar que los sujetos del derecho laboral son el trabajador, el patrón y el intermediario y, desde el punto de vista de las relaciones colectivas, la coalición o la asociación profesional de trabajadores, el patrón individualmente considerado y la agrupación sindical de patronos.

El concepto de trabajador es fundamental para el derecho del trabajo y, por tanto, el poder señalar con precisión qué persona reviste tal carácter es indispensable para que puedan aplicarse razonablemente y con justicia todos los preceptos consignados en nuestra legislación laboral.

El art. 3º de la L.F.T. prescribe que "Trabajador es toda persona que preste a otra un servicio material, intelectual o de ambos géneros, en virtud de un contrato de trabajo".

Con referencia a las ideas del Dr. Baltasar - Cavazos Flores, tenemos que sin el ánimo de criticar destructivamente a nuestro legislador, podemos decir que es errática, ya que si partimos del principio -- de que donde la ley no distingue no debemos distin-- guir, el precepto aludido expresa que el trabajador es "toda persona", luego podría serlo, jurídicamente hablando, tanto las personas físicas como las mora-- les. De lo que podemos concluir con un criterio to-- talmente unificado que el trabajador nunca puede ser una persona moral, entendida esta como un ente jurí-- dico-colectivo, y no como si por contraposición la - persona fuere inmoral.

Además dicha definición es atentatoria a la-- dignidad del trabajador por que al establecerse que el servicio prestado puede ser material, intelectual o de "ambos géneros" se acepta tácitamente que el -- servicio en cuestión podrá ser exclusivamente mate-- rial o intelectual, y no es admisible aceptar tal hi-- pótesis sin lesionar los intereses de la persona hu-- mana.

Los servicios que presta el trabajador no pue-- den ser netamente de carácter material, puesto que -- es natural que piense en lo que está haciendo, luego interviene la intelectualidad. Y así al decir "ambos géneros", implica equiparar al trabajador con una má-- quina, contrariando la propia esencia del derecho la-- boral.

Por lo que respecta al concepto de patrón, el art. 4º de la ley laboral indica que "Patrón es toda persona física o moral que emplee el servicio de -- otra, en virtud de un contrato de trabajo".

"Se considerarán representantes de los patro-- nos, y en tal concepto obligan a éstos en sus rela-- ciones con los demás trabajadores: los directores, -- gerentes, administradores, capitanes de barco, y, en general, las personas que en nombre de otro, ejerzan

funciones de dirección o de administración".

Al relacionar el concepto de patrono con el ya analizado de trabajador, nos encontramos con -- que este precepto abunda en el error del art. 3º, -- al afirmar que el "Patrón es toda persona física o moral que emplee el servicio de otra"... , pues esa "otra", tendrá que ser una persona física o moral, -- y, como ya se ha expuesto, el trabajador tiene que ser siempre y en todos los casos una persona física.

La práctica a veces es viciosa, me refiero a que por costumbre se ha dado en llamar "empleados de confianza" a esos representantes de los patronos. Dichos empleados no quedan impunes, pues sus actos aunque sujetos a las disposiciones patronales relativos a los altos empleados, como también se -- les conoce, tienen su castigo que va desde una simple amonestación, hasta convertirse gradualmente en motivo de despido.

Así pues la designación "empleados de confianza", es sumamente infortunada, ya que a contrario sensu, todo aquel trabajador que no sea empleado de confianza lo será de desconfianza.

La jurisprudencia sostiene que los gerentes deben ser considerados como trabajadores cuando no estén afectos a los resultados económicos o no sean parte integrante de la empresa, esto es cuando no sean accionistas o dueños del negocio.

Finalmente, sería injusto e inconstitucional no reconocerles el carácter de trabajadores a las personas mencionadas en la segunda parte del art.4º L.F.T. por lo que ya apuntamos con antelación, es -- decir por encuadrar en la definición del art.3º.

Decía que es criticable usar la expresión -- "empleado de confianza", no obstante así se le conoce generalmente. Pues bien, como es una especie --

dentro del género trabajador, le es aplicable la legislación laboral, aun cuando con ciertas limitaciones, es decir una *capitis diminutio*, ya que pueden quedar excluidos de la aplicación del contrato colectivo ordinario, y la terminación de su contrato individual de trabajo puede operar por una causa que no es aplicable a los trabajadores en general. (arts. 48 y 126 frac. X).

De la lectura de los citados artículos vemos que son labores propias de los empleados de confianza, la dirección, la inspección de labores, la fiscalización o vigilancia. Sin embargo al precisar las labores de cada trabajador se observa que cualquier trabajo requiere cierta característica de esas actividades, por lo que el tipo de labor no será determinante, sino sólo la situación, grado de cercanía del empleado para con el empresario, la responsabilidad en la función como en el caso del gerente, la custodia de intereses del patrón, actos de representación, etc. Serán las que nos puedan dar la pauta o clave, y sobre todo el análisis de cada caso en última instancia.

En México son designados libremente por el patrón, pero los sindicatos tratan por todos los medios a su alcance de que los puestos de confianza -- queden reducidos al mínimo.

Podemos comentar que el art. 4º de la L.F.T., establece ese mismo carácter expreso de representantes a los capitanes de barco, y, en general a las -- personas que en nombre de otro, ejerzan funciones de dirección o de administración. Pero el texto legal -- aludido no es aplicable al comandante de la aeronave, pues pese a que en principio exista una confu--- sión al utilizar en la definición de representantes de los patrones términos amplísimos, por hacerlo en forma enunciativa y no limitativa, afortunadamente la interpretación gramatical está casi deshechada en las doctrinas contemporáneas y se impone la necesi--

dad de investigar cuál es la lógica del pensamiento de la ley, por lo que interpretando a criterio del suscrito, basado en las ideas de los estudiosos de la materia, considero que aunque la L.V.G.C. en su art. 321 estatuye que el comandante de la aeronave es responsable de la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la aeronave..., de lo que se deduce que sus facultades son de dirección y de inspección.

Pero cabe preguntarnos si estas facultades - directivas y fiscalizadoras son las propias de los empleados de confianza, terminando por concluir que la dirección que le compete al capitán de la aeronave es la de carácter técnico, en cuanto a su pericia en la conducción del aparato en que se realiza el vuelo y también la de naturaleza jerárquica y disciplinaria, tocante a los demás miembros de la tripulación. Pero el piloto al mando de la aeronave no tiene facultades directivas en las que se involucre el funcionamiento mismo de la empresa, ya que no ejerce en su carácter de comandante aéreo, - actos directivos sobre la empresa, sino que se limita a dirigir las operaciones y a controlar la disciplina en la aeronave que se le encomienda, --- siendo incorrecto clasificarlo por esta circunstancia como empleado de confianza.

A mayor abundamiento la segunda parte del artículo 321 aludido, nos dice que la responsabilidad del comandante se extingue al final del vuelo, cuando el representante de la empresa o cualquier autoridad competente tome a su cargo la aeronave..., -- por consiguiente la dirección que ejerce en ella no es arbitraria ni puede llevarla a cabo conforme a su criterio personal por regla general, pues bien sabido es que todos sus actos están controlados --- técnicamente desde el momento del despegue hasta el del aterrizaje por los jefes de aeropuerto, despachadores y representantes del explotador de la línea aérea, que les transmiten sus indicaciones me--

diante los aparatos de radio y telecomunicación que la ciencia moderna ha puesto al servicio de la humanidad, por lo que la figura del comandante pierde -- preponderancia a medida que el control de los avio-- nes desde las estaciones terrestres se torna más rá-- pido y perfecto.

En cuanto a sus facultades de inspección y de vigilancia sobre el aparato que tiene a su cargo y -- en relación con los pasajeros, los equipajes, la car-- ga y el correo, propiamente no son sino el complemen-- to material del servicio de transporte que se presta por medio de la aeronave y no se apartan de la obli-- gación que tienen todos los trabajadores en general-- de ejecutar el trabajo con la intensidad, cuidado y -- esmero apropiados, en la forma, tiempo y lugar conve-- nidos, comunicando al patrón o a su representante -- las observaciones pertinentes para evitar daños y -- perjuicios a los intereses de los propios patrones y a las vidas de éstos y de sus compañeros.

Por otra parte, la inspección que se le conce-- de al comandante no pasa del ámbito estricto de la -- aeronave, y por ende no trasciende al control gene-- ral de la empresa. En consecuencia, tampoco por es-- te concepto puede considerársele válidamente como-- empleado de confianza. Y todavía más, no son emplea-- dos en servicios personales del patrón, de carácter-- confidencial.

Ahora bien, no siendo los componentes del per-- sonal objeto de nuestro estudio empleados de confian-- za, cabe preguntarnos si se les debe considerar como meros trabajadores, es decir, si sus relaciones con-- respecto a la empresa explotadora de la línea son de carácter obrero-patronal. Para esto es necesario es-- clarecer si el convenio que los liga con ella es un-- contrato de trabajo, es decir si estaremos en su pre-- sencia.

Este punto se disertará al hablar dentro de -- poco del contrato de trabajo, pero antes diré lo si-- guiente:

Concluyendo acerca de la situación jurídica-- del comandante estimo a bien argüir que al no conferirles la L.F.T. expresamente el carácter de representante del patrón al comandante de la aeronave, -- como lo hace con el capitán de la embarcación, teniendo oportunidad el legislador de haberlo señalado en algún artículo de las reformas, notando su omisión -- en la redacción del art. 156 bis laboral, ya que no incluye con carácter de representante del patrón al comandante, sino sólo a los que enumera atendiendo-- a la naturaleza de sus funciones.

Además ¿Cómo es posible que se le reconozca -- derecho a celebrar contrato colectivo de trabajo y a alcanzar los beneficios en él estipulados al comandante de la aeronave por medio del titular que es su sindicato, siendo que el art. 48 laboral dice se podrá exceptuar a "las personas que desempeñen puestos de dirección y de inspección de las labores, así como a los empleados de confianza en trabajos personales del patrón"? Pues simplemente repetimos porque -- no es empleado de confianza, es decir no es alto empleado, no es representante del patrón.

Con esta base podemos confirmar nuestro criterio de que el piloto al mando de la aeronave es un -- trabajador técnico por tener conocimientos completos en un arte o ciencia y la posibilidad de aplicarlos en la práctica, con derecho a sindicalizarse.

En la convivencia práctica resalta más el carácter de trabajador técnico del Capitán de la aeronave, y como ejemplo tenemos el Contrato Colectivo -- de Trabajo celebrado entre A.M.S.A. y A.S.P.A., en -- donde así se le considera al comandante.

El criterio legislativo diferencial aplicó el sùum cuique tribuere al estipular de un modo especial en capítulos diferentes, reglas para los trabajadores de la navegación acuática, otras para los de la navegación aérea y sucede otro tanto con los fe--

roviarios, aconteciendo disposiciones por separado -- tanto en la Ley laboral como en la L.V.G.C.

Se ha llegado a concluir después de esgrimir -- brillantes teorías, que el contrato de trabajo por tener elementos propios y exclusivos diferenciándolo de cualquier otra figura contractual del derecho civil, -- debe ser regulado específicamente por la legislación-laboral. Y así nuestra L.F.T., en su art. 17 dispone que "Contrato individual de trabajo es aquel por virtud del cual una persona se obliga a prestar a otra, -- bajo su dirección y dependencia, un servicio personal mediante una retribución convenida".

Dicha definición contiene los siguientes elementos: el servicio prestado debe ser: a) personal -- b) bajo la dirección y dependencia de otro; y c) mediante una retribución convenida.

El servicio tratándose del contrato de trabajo, implica que sea personal y remunerado para que se le regule por nuestra legislación laboral.

Pero no bastan estos dos solos elementos (a y c), porque es factible de confundir con otros contratos como el de prestación de servicios profesionales.

Es así que para identificar y distinguir bien al contrato de trabajo debemos además acudir al concepto jurídico del elemento b) bajo la dirección y -- dependencia de otra. Y es aquí donde de una manera -- vital hay que explicar lo que debe entenderse por dicha expresión.

Para principiar, la dirección se refiere al -- aspecto técnico y el de dependencia a la cuestión económica, no obstante dichos conceptos no constituyen -- la esencia del contrato de trabajo, pues son meramente sintomáticos de él, es decir que no siempre que -- los encontremos estaremos en presencia de un típico -- contrato laboral, ya que puede ocurrir que en él no -- exista ni la dirección técnica ni la dependencia eco-

némica, como por ejemplo en el caso de una persona -- sin conocimientos dentro de la rama de la química --- contrate a un especialista en la materia para que le preste sus servicios o en el caso de los jardineros - que prestan sus servicios a varias personas sin depender económicamente de ninguna de ellas en particular.

La teoría de Jacobi, cuyas ideas fueron aceptadas por Borsi y Pergolesi, citados por el maestro De la Cueva, nos dan la clave al decir que el elemento - constitutivo fundamental del contrato individual de - trabajo es la subordinación o dependencia personal -- del trabajador al patrono, que implica la facultad de mandar y el derecho de ser obedecido, o sea la obligación de obedecer, sólo exigible dentro de las horas - de trabajo y con relación a la prestación de los servicios convenidos.

Es pues la subordinación el concepto unívoco - que comprende a: 1. La dirección, entendida como pérdida de iniciativa del trabajador, y 2. La dependencia jurídica ya no económica, entendida como la pérdida de libertad del trabajador respecto del trabajo es tipulado, o sea la sujeción al patrón.

De lo anterior podemos concluir que el trabajador, considerado como término genérico, quedando incluidas las especies: Empleado, obrero, doméstico, artesano, agente de comercio comisionista, jornalero, - profesionalista, alto empleado de una empresa, o en -- unas palabras dador de servicios. Es toda persona -- física que presta voluntariamente un servicio laboral a otra persona llamada patrón, de manera subordinada, en virtud de un contrato de trabajo.

Ese poder jurídico de mando por parte del patrón o receptor de servicios, y el deber jurídico de obediencia del trabajador, llamado subordinación, nace automáticamente de la celebración del contrato de trabajo, luego se está en posibilidad de ejercitar -- esa facultad de mando, aunque de hecho se lleve a cabo en la relación de trabajo.

He aquí que no toda prestación de servicios se encuentra regulada por el Derecho del Trabajo, sino sólo la que reúne la característica de la subordinación conforme al criterio jurídico-laboral.

Ahora bien, pertinente es conceptualizar y definir los contornos que hay entre la relación de trabajo y el contrato laboral, y para una mayor claridad debemos atender al momento mismo de su nacimiento. El contrato de trabajo se perfecciona desde el instante en que las partes se ponen de acuerdo acerca del trabajo estipulado a realizar y el salario convenido. La relación de trabajo surge de inmediato a partir de -- que se inicia la prestación del servicio.

De lo expuesto sabido es que el contrato de -- trabajo puede existir sin la relación del trabajo, -- pero ésta no podrá existir sin el contrato laboral.

De lo que se ha venido exponiendo resulta que los tantas veces mencionados comandantes de las aeronaves, prestan un trabajo o servicio material e intelectual, mediante una retribución convenida, a las empresas de aviación, bajo la dirección y dependencia de las mismas, es decir de modo subordinado en lo que atañe a lo convenido laboralmente.

Y como ese trabajo, según lo hemos visto, lo desempeñan sin tener acceso a facultades directivas de la negociación, careciendo también de facultades representativas para obrar a nombre del patrón en la ejecución de actos jurídicos, por lo que sus actividades no están vinculadas en forma inmediata al interés de la compañía aérea, ya bien sea considerada como empresa, negociación, o revista el carácter de un ente jurídico-colectivo llamado sociedad.

Quienes fungen como pilotos al mando de los aviones, son verdaderos asalariados a los que corresponden los derechos constitucionales del art. 123 y otros, más los beneficios de las reglamentaciones.

Por lo que respecta a la contratación colectiva, toda vez que de acuerdo con la evolución al estructurarse el Derecho laboral, éste protegiendo con el mínimo legal a la clase obrera, y tratando de equilibrar los factores de la producción, exige que se revista la forma escrita para que así por medio de las autoridades laborales se percaten ellas del cumplimiento de los requisitos indispensables al efecto, y en caso de incumplimiento de esa formalidad tocante a los contratos, el hecho será imputable al patrón.

El contrato colectivo de trabajo considerado como fuente formal especial que es del Derecho Laboral, jerárquicamente se encuentra en un plano superior que la propia L.F.T., en virtud de que ésta sólo contiene los mínimos de derechos, que desde luego y de hecho siempre son superados por los contratos colectivos de trabajo.

Tocante a la denominación de contrato, se ha sostenido que en realidad el contrato colectivo cada día es menos contrato en virtud de que en muchas ocasiones, para su celebración no se requiere del acuerdo de voluntades, ya que incluso se puede otorgar contra la voluntad expresa del patrón o aun en su rebeldía.

Tampoco es correcta la denominación de colectivo pues no es el número de trabajadores lo que determina la existencia del llamado contrato colectivo, sino que el vocablo "colectivo" significa en este caso interés profesional. (tipo de actividad de los trabajadores).

La definición legal nos la proporciona el art. 42 de la L.F.T., al decir que "Contrato colectivo de trabajo es todo convenio celebrado entre uno o varios sindicatos de trabajadores y uno o varios patrones, o uno o varios sindicatos patronales, con objeto de establecer las condiciones, según las cuales debe prestarse el trabajo".

Por lo que respecta a la contratación colectiva, toda vez que de acuerdo con la evolución al estructurarse el Derecho laboral, éste protegiendo con el mínimo legal a la clase obrera, y tratando de equilibrar los factores de la producción, exige que se revista la forma escrita para que así por medio de las autoridades laborales se percaten ellas del cumplimiento de los requisitos indispensables al efecto, y en caso de incumplimiento de esa formalidad to cante a los contratos, el hecho será imputable al patrón.

El contrato colectivo de trabajo considerado como fuente formal especial que es del Derecho Laboral, jerárquicamente se encuentra en un plano superior que la propia L.F.T., en virtud de que ésta sólo contiene los mínimos de derechos, que desde luego y de hecho siempre son superados por los contratos colectivos de trabajo.

Tocante a la denominación de contrato, se ha sostenido que en realidad el contrato colectivo cada día es menos contrato en virtud de que en muchas ocasiones, para su celebración no se requiere del acuerdo de voluntades, ya que incluso se puede otorgar contra la voluntad expresa del patrón o aun en su rebeldía.

Tampoco es correcta la denominación de colectivo pues no es el número de trabajadores lo que determina la existencia del llamado contrato colectivo, sino que el vocablo "colectivo" significa en este caso interés profesional. (tipo de actividad de los trabajadores).

La definición legal nos la proporciona el art. 42 de la L.F.T., al decir que "Contrato colectivo de trabajo es todo convenio celebrado entre uno o varios sindicatos de trabajadores y uno o varios patronos, o uno o varios sindicatos patronales, con objeto de establecer las condiciones, según las cuales debe prestarse el trabajo".

Desde el punto de vista de los sujetos, el titular del "contrato colectivo de trabajo" como lo seguiremos llamando por costumbre y porque así lo identifica la L.F.T., es el sindicato de trabajadores.

Así pues, la sociedad o empresa comúnmente -- llamada patrón, fijará las obligaciones y derechos -- por ser parte o sujeto del contrato colectivo laboral, pero necesita ponerse de acuerdo con el sindicato, es decir la aprobación del mismo como titular -- que es del referido contrato.

Elocuentemente en materia de aviación, podrán los trabajadores pertenecer a A.S.P.A. o a S.N.T.A.S. o a cualquier otro sindicato que se encargue de esta cuestión.

Lo que si es sensato aclarar, es que ni el -- trabajador individualmente considerado, ni coaligado, ni miles de trabajadores no sindicalizados podrán detentar o administrar el contrato colectivo de trabajo.

Inherente a su campo de aplicación, el contrato colectivo de trabajo se aplica a terceras personas, a diferencia de los contratos individuales los cuales se aplican y producen efectos entre los celebrantes.

La L.F.T. en su artículo 48 dispone que "las estipulaciones del contrato colectivo se extienden a todas las personas que trabajen en la empresa, aún -- cuando no sean miembros del sindicato que lo haya celebrado. Se podrá exceptuar de esta disposición a -- las personas que desempeñen puestos de dirección y -- de inspección de las labores, así como a los empleados de confianza en trabajos personales del patrón, -- dentro de la empresa".

Teóricamente el contrato colectivo de trabajo se encuentra integrado por tres partes o cláusulas -- fundamentalmente distintas, a saber:

1. ENVOLTURA.- Contiene los requisitos formales, tales como su Nacimiento, para el cual es necesario verificar el contrato colectivo de trabajo en forma escrita y por triplicado (arts. 42,43,260-II,264-II L.F.T.)

El contrato colectivo ordinario de trabajo opera a) Por vía ordinaria siempre que haya dos o más trabajadores sindicalizados, o b) Por vía de huelga, cuando exista mayoría. Y, tanto éste contrato como el contrato individual de trabajo pueden nacer al mismo tiempo.

Duración. Art. 55: a) Por tiempo indefinido, siendo el más usual, b) Por tiempo fijo, y c) para obra determinada.

Revisión. Art. 56: a) Voluntaria en cualquier tiempo y lugar cuando las partes estén de acuerdo; b) Obligatoria, cada dos años cuando se solicite por lo menos 60 días antes de la fecha de vencimiento del contrato. Si la pide el sindicato de trabajadores, los solicitantes deben representar por lo menos el 51 por ciento de los miembros del sindicato; si la piden los patronos se hará si los solicitantes tienen como mínimo de trabajadores el 51% de la totalidad de los afectados.

En la práctica la revisión es obligatoria, pero se prorroga automáticamente si no se ha determinado terminarlo o si no se solicitó su revisión.

Terminación. Art. 57: a) Casos normales: 1. Mu tuo consentimiento de las partes; 2. Por causas estipuladas en el contrato; 3. Por terminación de la obra. 4. Por agotamiento de la materia objeto del contrato.

b) Casos anormales: Fracción III por quiebra o liquidación judicial, por cierre total de la empresa; por incapacidad física o mental del patrón de manera que imposibilite continuar el trabajo, y por caso fortuito o de fuerza mayor.

2. ELEMENTO NORMATIVO.- El cual contiene la --

esencia. Art. 47 L.F.T. Es decir el monto de los salarios, las horas de trabajo (y tipo de jornada), intensidad y calidad del trabajo, descansos, vacaciones y demás estipulaciones voluntarias.

3. ELEMENTO COMPULSORIO.- (u obligatorio). - Aquel que garantiza la eficacia del elemento normativo. Está compuesto por: La cláusula de admisión o de ingreso. Art. 49.; Por la cláusula de exclusión arts. 236, 234, 235. Y que es anticonstitucional por no permitir la libertad de trabajo lícito consagrado en los arts. 4º y 5º Constitucionales, y porque las agrupaciones ya sean obreras o patronales, no pueden erigirse en tribunales para determinar la gravedad de las faltas en que incurren sus asociados; y a veces por el Reglamento Interior de Trabajo. Arts. 101 al 105. No necesariamente habrá contrato colectivo del trabajo con reglamento interior de trabajo, y como ejemplo tenemos que en la actualidad los trabajadores de tierra de Pan American Airways de México, S.A. de C.V., carecen de él por no considerarlo indispensable.

A propósito del reglamento interior de trabajo, nuestra Ley en su artículo 101 considera como tal al conjunto de disposiciones obligatorias para trabajadores y patronos en el desarrollo de las labores de una negociación. Y debe ser elaborado por patronos y trabajadores, ya que de lo contrario no puede considerarse como tal.

El contenido del referido reglamento debe prever todas aquellas circunstancias que ayuden al control disciplinario, tendiente a dar mayor seguridad y regularidad del trabajo en cada empresa. (art. 102)

Como se ve, su importancia estriba fundamentalmente, en que un patrón no puede válidamente aplicar sanciones disciplinarias si en su empresa no existe el reglamento interior de trabajo, el cual deberá ser impreso y fijado en lugares visibles del establecimiento respectivo. Además la ley laboral dice que deberán ser depositados ante la Junta de

Conciliación y Arbitraje que corresponda dentro de -- los 8 días siguientes a su expedición (art. 104).

Me he referido en párrafos anteriores a tópicos muy interesantes en cuanto a la legislación laboral, y estimo oportuno continuar con determinados -- conceptos vitales, así que aunque de seguro hecharemos de menos algunos temas, la brevedad de esta obra no permiten involucrarlos, así como tampoco pretendo que sea un compendio modelo en torno a la aeronáutica y a lo laboral.

De lo expuesto y fundado prosigo a descifrar ciertas connotaciones como la de empresa. El maestro Sánchez Alvarado en su cátedra ha expresado que partiendo de una realidad de facto, los juristas se han dado a la tarea de conceptuar a la empresa desde diversos ángulos de los cuales nos interesa el jurídico-laboral, y así tenemos que "es la unidad económico-jurídica que hace concurrir diversos factores como son capital, trabajo y demás, con el objeto de -- producir bienes o servicios a fin de obtener beneficios". (2)

Otro sujeto con figura peculiar es el intermediario, testaferro o presta-nombre como se le conoció otrora, el cual fue nefasto hasta que el art.123 Constitucional en su apartado "A" fracción XIV controló la situación al establecer la responsabilidad de los empresarios, subsistente aún en el caso de -- que el patrón contrate el trabajo por un intermediario.

También la fracción XXV de dicho ordenamiento cooperó al efecto al decir que El servicio para la -- colocación de los trabajadores será gratuito para éstos....

Sobre el particular, el art. 5º de la L.F.T.-

(2) Sánchez Alvarado A. "Instituciones de Derecho Mexicano del Trabajo". T.I.Vol. 1, p. 300, 1967

nos dice "Intermediario es toda persona que contrate los servicios de otras para ejecutar algún trabajo en beneficio de un patrón. No serán considerados como intermediarios, sino como patronos, las empresas establecidas que contraten trabajos para ejecutarlos con elementos propios".

El precepto es suficientemente claro por lo cual se deduce que se protege al trabajador y se evita el problema de coexistir dos patronos o más.

Empleados de Base.- El estatuto jurídico de los trabajadores al servicio de los poderes de la Unión nos dice en su art. 2 que "trabajador al servicio del Estado es toda persona que preste a los Poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial, un servicio material, intelectual o de ambos géneros, en virtud del nombramiento que le fuere expedido..."

Reciben dichas personas el calificativo de "Empleados Federales". Y el art. 4 de la misma Ley establece: "Para los efectos de esta Ley, los trabajadores Federales se dividirán en dos grandes grupos:

I.- Trabajadores de Base, y

II.- Trabajadores de Confianza..." Después de hacer una enumeración de estos últimos, establece que los no incluidos en dicha enumeración, serán empleados de base y por ello inamovibles.

Lejos de rivalizar el Derecho Aeronáutico y la legislación laboral, deben conjugarse y así obtener la eficacia requerida para una justicia expedita cada vez más sólida de acuerdo con la evolución y el progreso de México, ya bien sea que continúe la legislación aérea contenida en la Ley de Vías Generales de Comunicación o que se le codifique de una manera especial como han propuesto algunos juristas, argumentando que así lo han hecho otros países con buenos resultados.

Siendo dos ramas distintas y autónomas tanto el Derecho del Trabajo como el Derecho Aéreo, insisto en que deben ayudarse y tener nexos con las demás ramas de la ciencia jurídica, pues esto es necesario si tratamos de realizar una mayor comprensión en honor a la equidad.

19.- LA LEGISLACION LABORAL APLICABLE A LOS DEMAS - TRABAJADORES DE LA AERONAUTICA.

La "gente del aire", conjunto de personas -- físicas dedicadas a la aeronavegación, realizan sus actividades profesionales o técnicas, gracias a las licencias expedidas para tal efecto, mencionándose su especialidad.

No obstante, nos percatamos de que la sola posesión de una licencia para conducir aviones no basta para considerar al poseedor como perteneciente a la categoría de personal aeronáutico o gente del aire en su caso, pues es necesario su ejercicio profesional acorde con la idoneidad de la referida licencia. Descartamos por esta razón al piloto aficionado que conduce su propia aeronave con otros -- fines tales como el deportivo, etc.

De lo que antecede podemos deducir la importancia de la subordinación, pues el papel que juega es decisivo, no obstante se le considera como trabajador para los efectos de la ley laboral a aquella persona que celebre contrato con la compañía aérea, independientemente de la relación de trabajo, o sea que si por causas imputables al patrón no se pueden efectuar los servicios contratados, se tiene la -- obligación de pagar el salario convenido.

Ahora bien, si aparte de ser trabajador laboralmente hablando, ejercita las funciones que acredita la licencia, estaremos en presencia de una verdadera gente del aire integrante del personal aeronáutico.

Conforme a lo explicado en el primer capítulo en su 5º inciso, veíamos que el personal aeronáutico está principalmente clasificado en personal de tierra y personal del aire; así pues todos estos trabajadores son acreedores a la aplicación de la legislación laboral tanto en lo indicado en su capítulo es-

pecial XV bis, como por los principios jurídicos generales emanados del art. 123 constitucional, plasmados en la L.F.T. y que son irrenunciables.

Así pues, tenemos entre los principios de la clase trabajadora el derecho de huelga, el derecho a la sindicalización, el derecho a la aplicación de todo aquello que les sea más beneficioso, como por ejemplo las mejoras obtenidas en su contrato colectivo ordinario (fuente formal especial del Derecho Laboral), en lugar de los requisitos mínimos que establece obligatoriamente la Ley Federal del Trabajo.

Decía ya que la huelga es un derecho del que disponen los trabajadores de manera exclusiva, y es preciso indicar que esta no es ni un conflicto, ni la solución de un conflicto, sino el medio de resolver un conflicto colectivo de índole económico, que corresponde al ejercicio de la libertad de trabajo, y que solo podrán ejercitar los trabajadores si se sujetan al procedimiento establecido por la Ley.

Su naturaleza jurídica.- Indiscutiblemente un derecho colectivo de los trabajadores. Y así el art. 123 constitucional en su apartado A, frac. XVII, nos dice "Las leyes reconocerán como un derecho de los obreros y de los patronos, las huelgas y los paros". El ejercicio de la misma corresponde a la mayoría, por razón lógica y natural, pues son estas coaliciones las que están protegidas, aunque hemos de aclarar que el substratum es el derecho de cada trabajador en lo personal, pero ya convertido en proceso, claro está que debe reunir los requisitos legales -- (y solidarizarse esa mayoría en verdad).

Datos históricos: Dícese que desde Ramsés II existió una huelga. Otra la de mineros griegos (6 siglos A.C.). En Inglaterra, Eduardo I la prohibió en 1303, pues en aquel entonces se negó la libertad de asociación. En Francia se vió la necesidad de -- permitir la asociación profesional, tolerando la -- huelga como una situación de hecho. En su evolución

histórica encontramos desde su prohibición absoluta, hasta su reconocimiento y elevación a la categoría de garantía constitucional.

También se le considera a la huelga como un de recho natural a no trabajar, libertad como reacción y autodefensa de los trabajadores con un sentido democrático. Esa abstención física de laborar, ese hecho natural, ya que a nadie puede obligársele a trabajar actualmente, ha tenido varias etapas a saber: 1º Se le consideró como un hecho delictivo; 2º Ya no como ilícito penal, sino como ilícito civil, dentro de un sistema liberal-capitalista, el patrón podía contratar nuevos obreros, rescindiendo el contrato a los huelguistas y reemplazándolos; 3º Tolerada por el Estado ante su impotencia, como mal necesario, y 4º Como una garantía para los trabajadores, nacida en un sistema capitalista, ya que no existe en los países socialistas.

Actualmente la huelga en México es reconocida como un derecho de los trabajadores, derecho colectivo que es protegido y tutelado a partir de la constitución de 1917, con la obligación del patrón de respetar la decisión de suspensión temporal y legal, acordada por la mayoría de sus trabajadores.

Definición.- Art. 259 L.F.T. "Huelga es la suspensión legal y temporal del trabajo, como resultado de una coalición de trabajadores".

La anterior definición nos parece bien elaborada y digna de adoptarse su concepto para nuestro estudio, relacionándola con lo dispuesto por el artículo 258 del citado ordenamiento. (coalición).

"Coalición es el acuerdo de un grupo de trabajadores o de patronos para la defensa de sus intereses comunes.

Para los efectos de este Título, el sindicato de trabajadores es una coalición permanente".

De la propia definición de huelga encontramos los siguientes elementos: 1º Implica suspensión de trabajo; 2º Esa suspensión es temporal; 3º Debe ser legal; 4º Como resultado de una coalición de trabajadores.

Pasemos ahora a ver las diferencias entre coalición y sindicato (su definición de éste está en el art. 232):

a) La coalición es más transitoria o temporal, más específica o precaria. Es el acuerdo de un grupo de trabajadores o de patronos...

El sindicato es menos temporal, más general. Es la asociación de trabajadores o patronos de una misma profesión, oficio o especialidad, o de profesiones, oficios o especialidades similares o conexos.

b) La coalición es... para la defensa de sus intereses comunes". Luego es un fin determinado. El sindicato es... constituido para el estudio, mejoramiento y defensa de sus intereses comunes".

c) La coalición no necesita de registro o inscripción. En cambio el sindicato si necesita registrarse ante la Junta de Conciliación y Arbitraje, y en casos de competencia Federal ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

d) Para la coalición se requieren más de dos trabajadores, porque uno solo claro está que no es grupo. Los sindicatos conforme a lo dispuesto en el art. 238 L.F.T., deberán estar constituidos por lo menos con veinte trabajadores, y con tres patronos de la misma rama industrial, si se trata de sindicatos patronales.

Retornando a la huelga, es conveniente hacer notar que en nuestra legislación, el titular del derecho de huelga, no es ni el sindicato ni el trabajador individualmente considerado, sino la coalición de trabajadores en defensa de sus comunes intereses.

Ahora bien, tres períodos o etapas tiene la huelga:

1.- Período de gestación. Se inicia cuando se coaligan dos trabajadores cuando menos, y no intervienen aquí ni el patrón ni las autoridades del trabajo. Termina cuando se presenta el pliego de peticiones al patrón o ante las autoridades laborales.

2.- Período de Pre-huelga. Principia con la presentación del pliego de peticiones ante las autoridades del trabajo, terminando momentos antes de la suspensión de labores. En la práctica para el efecto de que se considere al patrón como depositario, se inicia la pre-huelga desde que se le notifica. No obstante también se considera iniciada desde la presentación del pliego ante la Junta, para efecto del recuento y de no despedir trabajadores. Por ésto, la relación procesal se inicia con el emplazamiento (art. 14 const.). Vemos pues que tiene sus dificultades.

Este período tiene por objeto buscar una conciliación entre las partes. Dura de 3 a 6 días, según sea de patrones o trabajadores respectivamente.

Existe una limitación importante a los trabajadores, quienes deberán tener cuidado en cuanto a la redacción petitoria, pues una vez presentado el pliego ante la Junta, los trabajadores ya no pueden modificarlo.

También hay limitaciones a los patrones, siendo dos estas: a) Ya no pueden despedir a sus trabajadores, sólo para efecto del recuento, y b) El patrón deja de ser propietario de sus bienes, considerándosele como simple depositario, y en caso de disponer de los bienes en custodia, cometerá abuso de confianza.

Este período de pre-huelga es de 6 días para empresas privadas y de 10 días para empresas del Estado. (servicios públicos) art. 267

Conviene hacer notar que tanto el sindicato como la coalición, pueden ser de patronos o de trabajadores, pero que si los intereses no son comunes, no será coalición desde el punto de vista laboral.

En el art. 267 está prevista la audiencia de -- conciliación, a la cual en la práctica si el patrón no concurre, no le acaece nada pese a que el sindicato o la coalición pueden solicitar su comparencia con medidas de apremio, incluso con ayuda de la fuerza pública. En cambio si el sindicato no llega por medio de su representante, en el tiempo, el patrón puede pedir que se archive el expediente de huelga como asunto concluído, siempre y que lo exija y que tenga previsto todo, pues si no, cabe la posibilidad de que el personal avise telefónicamente al sindicato para que se comparezca a tiempo.

Si el patrón logra se certifique que no llegó el sindicato, tiene la ventaja, luego el derecho sagrado de huelga de los trabajadores lo hacen a un lado, quedando desprotegidos. Esto sucede por no comparecer el sindicato a la hora indicada para la audiencia de -- avenimiento, pues el patrón o su representante podrán solicitar ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje que no corre el período de pre-huelga.

Lo anteriormente dicho no sucede ante la Junta Central de Conciliación y Arbitraje del D.F., pues -- ahí se archiva por tal motivo el expediente como asunto totalmente concluído.

Resalta la importancia de lo anteriormente apuntado, pues cuando una huelga tiene por objeto la revisión del contrato, ante tal eventualidad procesal, el contrato colectivo podrá prorrogarse sin revisión alguna de sus cláusulas.

Es oportuno señalar que la conciliación no es -- sinónimo de transacción, pues ésta supone una renuncia parcial de derechos, y los derechos de los trabajadores no son renunciables ni total ni parcialmente. Con

Conviene hacer notar que tanto el sindicato como la coalición, pueden ser de patronos o de trabajadores, pero que si los intereses no son comunes, no será coalición desde el punto de vista laboral.

En el art. 267 está prevista la audiencia de conciliación, a la cual en la práctica si el patrón no concurre, no le acaece nada pese a que el sindicato o la coalición pueden solicitar su comparencia con medidas de apremio, incluso con ayuda de la fuerza pública. En cambio si el sindicato no llega por medio de su representante, en el tiempo, el patrón puede pedir que se archive el expediente de huelga como asunto concluido, siempre y que lo exija y que tenga previsto todo, pues si no, cabe la posibilidad de que el personal avise telefónicamente al sindicato para que se comparezca a tiempo.

Si el patrón logra se certifique que no llegó el sindicato, tiene la ventaja, luego el derecho sagrado de huelga de los trabajadores lo hacen a un lado, quedando desprotegidos. Esto sucede por no comparecer el sindicato a la hora indicada para la audiencia de avenimiento, pues el patrón o su representante podrán solicitar ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje que no corre el período de pre-huelga.

Lo anteriormente dicho no sucede ante la Junta Central de Conciliación y Arbitraje del D.F., pues ahí se archiva por tal motivo el expediente como asunto totalmente concluido.

Resalta la importancia de lo anteriormente apuntado, pues cuando una huelga tiene por objeto la revisión del contrato, ante tal eventualidad procesal, el contrato colectivo podrá prorrogarse sin revisión alguna de sus cláusulas.

Es oportuno señalar que la conciliación no es sinónimo de transacción, pues ésta supone una renuncia parcial de derechos, y los derechos de los trabajadores no son renunciables ni total ni parcialmente. Con

ciliar es meramente intervenir un tercero entre dos partes en conflicto, para llegar a un acuerdo.

Unilateralmente la Junta no puede prorrogar el período de pre-huelga, es necesario para tal efecto que patrones y sindicatos o coalición en su caso se pongan de acuerdo al respecto. Sin embargo en la práctica hay el criterio de que el sindicato puede prorrogar unilateralmente y hasta contra la voluntad expresa del patrón dicho período, si son empresas de servicio público, nunca particulares.

3.- Período de Huelga estallada.- Se inicia al suspenderse las labores y termina cuando estas se reanudan, no cuando se califica la huelga. Esta etapa es vital en cuanto a su calificación.

Así pues, en teoría existen cuatro clases de huelga:

1) Existente, 2) Inexistente, 3) Lícita, y 4) Ilícita.

1) Existente si reúne los requisitos de fondo, forma y mayoría.

2) Inexistente: si falta alguno (uno, dos, o los tres) de los requisitos.

3) Lícita si sólo reúne el requisito de fondo.

4) Ilícita: a) Cuando la mayoría de los huelguistas ejecuten actos violentos contra las personas o las propiedades,

b) En caso de guerra, cuando los trabajadores pertenezcan a establecimientos o servicios que dependan del Gobierno. (art. 263 L.F.T.).

Combinaciones: 1.- La huelga existente, no puede ser inexistente. 2.- La huelga existente puede ser lícita. 3.- La huelga existente puede ser ilícita.

4.- La huelga inexistente no puede ser existente. 5.- La inexistente si puede ser lícita. 6.- La -- inexistente si puede ser ilícita.

7.- La huelga lícita si puede ser existente, si además del requisito de fondo reúne los demás (forma y mayoría). 8.- La lícita puede ser inexistente. 9.- La lícita puede ser ilícita, si tiene el requisito de fondo, pero se cometieron actos violentos por la mayoría de los huelguistas de la misma empresa en contra de los familiares o bienes del patrón. O en caso de guerra en empresas del Gobierno (nunca ha sucedido en México).

10.- La ilícita puede ser lícita, pues lo contrario de lícita es no lícita, pero no ilícita. 11.- La huelga ilícita puede ser existente, y finalmente 12.- la ilícita puede ser inexistente.

En cuanto a la naturaleza jurídica de la huelga, ésta puede ser: a) jurídica, por referirse a la interpretación o cumplimiento de las condiciones de trabajo; y b) económica, cuando por ejemplo en un -- contrato colectivo ordinario se pide la modificación de las condiciones de trabajo.

Decía ya que en teoría sabemos que hay 4 clases de huelga, mas en la práctica jamás se declara una huelga ilícita, ya que es muy difícil probar que la mayoría de los huelguistas cometieron actos de violencia en contra de las personas o propiedades de la empresa, puesto que sólo los inspectores del trabajo tienen fe pública en materia laboral, y estos jamás han hecho constar tal cosa.

Tampoco se ha declarado lícita una huelga, ya que este carácter va implícito entre los requisitos de existencia; así pues, vemos que en la realidad sólo hay huelgas existentes, y como al sindicato una vez estallada la huelga es a quien menos le interesa aplicar el art. 270, en relación con el 268 y 269 -- que hablan de huelga ilícita y de inexistente, enton

ces sólo le compete al patrón o a su representante-- presentar la solicitud de inexistencia por escrito,-- con copia al sindicato en su caso, esgrimiendo los - argumentos correspondientes, y pidiendo se fije lu-- gar y día para el ofrecimiento de pruebas en la au-- diencia.

La solicitud de declaración de inexistencia - formulada por el patrón, deberá contener verbi gra-- tia, las siguientes razones: Solicitarla el represen-- tante legal acreditando tal carácter, señalando do-- micilio para oír notificaciones, etc. y pidiendo se-- declare inexistente la huelga, por ejemplo porque el sindicato no acreditó que la huelga estalló en la -- fecha y hora exacta señalada.

Al respecto de las huelgas, los días tienen-- que ser hábiles, las horas no. Generalmente el sindi-- cato acredita que la huelga estalló el día y hora -- exacta por medio de inspector, pero si lo omitió se-- tiene por hecha, y al patrón le corresponde probar - lo contrario.

En la práctica, solicitada la declaración de inexistencia, y no habiendo logrado el patrón acreditarla, la autoridad contesta que si es existente, -- cuando la contestación correcta debía ser "No ha lugar a tu petición de inexistencia". Actualmente la - Junta de Conciliación y Arbitraje, sostiene como cri-- terio que es existente una huelga desde el momento - en que estalla, salvo prueba en contrario.

Pues bien, una vez dicho a groso modo el meca-- nismo de la huelga, veámos ahora continuando con --- ella, sus requisitos:

Estos son tres: A) fondo, B) forma, y C) mayo--
ría.

Como requisito de procedencia, por disposi--- ción expresa en el art. 260 de la L.F.T., toda huelga deberá tener por objeto:

"I. Conseguir el equilibrio entre los diversos factores de la producción, armonizando los derechos del trabajo con los del capital;

II. Obtener del patrón la celebración o el cumplimiento del contrato colectivo de trabajo;

III. Exigir la revisión, en su caso, del contrato colectivo, al terminar el período de su vigencia, en los términos y casos que esta Ley establece, y

IV. Apoyar una huelga que tenga por objeto alguno de los enumerados en las fracciones anteriores y que no haya sido declarada ilícita". Esta última hipótesis es conocida como "huelga por solidaridad".

Indispensable es para que toda huelga sea jurídicamente tutelada, que reúna el requisito de fondo, los requisitos de forma, y el de mayoría.

A.- Pues bien, si el art. 123 Constitucional-fracción XVII reconoce y consagra a la huelga como derecho de los trabajadores, ese derecho de huelga-- cuando tiene por objeto conseguir el equilibrio entre los factores de la producción, armonizando los derechos del trabajo con los del capital, bastará -- para que se considere satisfecho el requisito de fondo, y en consecuencia dicha huelga será lícita. ---- (frac. XVIII "A" 123 Constitucional).

B.- Los requisitos o elementos de forma se -- desprenden del art. 265 L.F.T. y son:

1. Los trabajadores dirigirán al patrón un -- pliego de peticiones por escrito, anunciando su propósito de ir a la huelga. 2. Deben citar los trabajadores el objeto de la huelga en dicho pliego, citando el art. 260 y su fracción exacta en que estuviere comprendida la causa en que se funde el emplazamiento. 3.- El aviso deberá darse por lo menos, con seis días de anticipación a la fecha señalada para suspen

der el trabajo; pero el plazo no será menor de diez días cuando se trate de servicios públicos. El plazo se contará desde el momento en que el patrón haya sido notificado. 4. La huelga debe de estallar exactamente el día y a la hora fijados en el pliego.

C.- El requisito de "mayoría" se encuentra en el art. 264 frac. II, pues exige como indispensable requisito de existencia para declarar una huelga, --- "que sea declarada por la mayoría de trabajadores de la empresa o negociación respectiva".

Dicha mayoría, lógico es que se entiende la mitad más uno del total de los trabajadores de la empresa, sin distinguir entre sindicalizados y libres, requiriéndose esta mayoría hasta el período de huelga estallada en el recuento.

Pongamos un ejemplo para ver cómo funciona este principio: En una empresa que teniendo en total -- diez trabajadores, la mayoría serán seis, pero si dos de ellos están enfermos o de vacaciones, y se ofrece como prueba el recuento, y a éste van los ocho restantes, luego se considerará como mayoría a seis de todos modos, porque si los obreros no van al recuento, se supone que están en contra de la huelga, y como al sindicato le corresponde la carga de la prueba, éste debe acreditar mediante documento (carta poder), la voluntad de los trabajadores de estar con la huelga.

Cuando el movimiento de huelga afecta a 2 o -- más empresas, la mayoría huelguista debe existir en cada una de ellas, no siendo suficiente la mayoría -- del total de trabajadores de las dos empresas.

De existir a la vez dos o más sindicatos en -- una empresa, el sindicato minoritario o aún con la -- mitad de trabajadores, no podrá por renombrado o famoso que sea, emplazar a huelga para revisión por ejemplo de su contrato colectivo laboral, aunque tenga la unanimidad de sus miembros, si no obtiene la mayoría -- porque los del otro sindicato votaron en contra de la

huelga.

Comprendido esto, vemos que para que no sea inexistente, lo que cuenta es la mayoría del total de trabajadores en cada empresa, por ser el titular de la huelga la coalición, la cual debe ser la mayoritaria.

Ahora bien, los trabajadores que componen la mayoría, son los que tienen planta en la empresa, -- siendo exceptuados los altos empleados (administrador, director, gerente), los empleados de confianza -- aunque estén sujetos al contrato colectivo de trabajo, los familiares del patrón, los trabajadores eventuales o temporales, y los aprendices.

El art. 264 frac. II de la Ley Laboral Federal, dispone que "... para determinar dicha mayoría -- también se considerarán como trabajadores a quienes -- hubiesen sido despedidos del empleo con posteriori -- dad a la presentación ante la Junta del escrito a -- que se refiere la fracción II del artículo siguien -- te" (de peticiones).

Considero al igual que el maestro Baltasar -- Cavazos Flores, que se viola la garantía de audien -- cia (art. 14 Constitucional), pues el patrón no está vinculado procesalmente con ningún actor si previa -- mente no se le notificó, además queda indefenso en -- cuanto a no poder despedir a sus trabajadores, para -- el efecto del recuento, desde el momento en que se -- presenta el pliego de peticiones ante la Junta, es -- decir que se le impone una obligación y una limita -- ción a sus derechos desde antes de que se le notifi -- que, cuando todavía no se genera la relación proces -- sal, y hasta es posible que algún sindicato de mala -- fé, tan solo presente el pliego, absteniéndose de -- promover su curso procesal, afectando a la empresa -- emplazada, que ignorando la existencia del aludido -- pliego, al despedir durante tal tiempo a trabajado -- res, recontarían estos en el caso que estallara la -- huelga.

Como dice el referido maestro, "Las representaciones obreras consideran justa dicha determinación legal, ya que aducen, normalmente con razón, que los empresarios siempre se dan cuenta cuando un Sindicato presenta un pliego de peticiones con emplazamiento a huelga ante la Junta antes de que se lo notifiquen y entonces, para hacer nugatorio el derecho de huelga, despiden a sus trabajadores para evitar que el sindicato pueda tener la necesaria mayoría".(3)

No obstante, pese a que los sindicatos estiman a bien la disposición del art. 264-II, insisto en que la técnica jurídica, conforme al decir del Dr. Cavazos, no está de acuerdo con dicha disposición, pues no se justifica por las razones expresadas, entre las que se destaca el que la relación procesal nace con el emplazamiento, ya que de no enterarse las partes sería injusto y anticonstitucional.

El art. 265 frac. II, también pone al patrón a adivinar, pues dice "El escrito de peticiones a que se refiere la fracción anterior, será presentado a la Junta de Conciliación y Arbitraje, acompañándolo de una copia que el Presidente de dicha Junta hará llegar al patrón, bajo su más estrecha responsabilidad, el mismo día en que la reciba. El patrón o sus representantes, también por conducto de la Junta de Conciliación y Arbitraje, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes, contestarán por escrito a las peticiones de los obreros..."

En la práctica, no pasa nada si no se cumple con lo de las 48 horas, no hay sanción procesal a la negligencia en este caso, y si es absurdo que por viciosas costumbres lo de la copia no se cumpla, y así, puede suceder que el sindicato presentó a las 12 ho-

(3.) Cavazos Flores, B. Dr. "La huelga, su concepto, su calificación, su impugnación y necesidad de una moderna reglamentación". 1966 Págs. 9 y 10

ras un escrito, y que el patrón a las 13 horas despidió unos trabajadores, como no está obligado a adivinar, procede el amparo, si bien es cierto que generalmente optan por arreglarse.

Obsérvese que la huelga, el contrato colectivo ordinario de trabajo, etc. están comprendidos dentro de nuestra legislación laboral, y son aplicables al comandante de la aeronave y a todos los trabajadores de la aeronáutica, sin olvidar las excepciones que hemos señalado.

Tampoco no toda violación del clausulado del contrato colectivo del trabajo, trae aparejado el derecho de huelga, ya que ésta sólo procederá, cuando dichas violaciones afecten el equilibrio de los factores de la producción, verbi gratia en el caso de que no se paguen los salarios.

Finalmente tocante a la imputabilidad, para que proceda se requiere que la resolución de calificación de la Junta quede firme, no cuando está subjudice, sino hasta que es definitiva y declarada existente. Aunque raro pero es dable que siendo existente la huelga no sea imputable al patrón.

En caso de ser imputable a la empresa, se condenará a ésta al pago de los salarios caídos durante todo el tiempo que hubieren estado suspendidas las labores.

La imputabilidad de la huelga es procedente sólo en conflictos económicos, o sea por vía económica (art. 570 L.F.T.) no lo es en los conflictos jurídicos, pues a estos recaen laudos para modificar las condiciones de trabajo; en cambio a los económicos recaen sentencias colectivas (art. 511, 555).

Los conflictos de trabajo pueden ser: 1. Individuales, cuando intervienen intereses particulares, 2. Colectivos, cuando intervienen dos o más trabajadores.

Los colectivos, pueden ser: a) económicos.- Sirven para crear, modificar, suspender o terminar condiciones de trabajo (no se refieren a dinero);- b) jurídicos.- para la interpretación o cumplimiento de las condiciones de trabajo, es decir de las normas jurídicas ya existentes.

CAPITULO V

DERECHO COMPARADO

SUMARIO:

20.- El personal aeronáutico en los Estados Unidos de Norteamérica.

Por lo que se refiere al vecino país del norte de nuestra patria, notamos que el personal aeronáutico que trabaja tanto en tierra, como en el aire, tienen perfectamente delimitados los derechos y obligaciones inherentes a su cargo o función que desarrollan.

Al comparar las prestaciones en general a que tiene derecho el personal aeronáutico norteamericano, con las prestaciones existentes en México, vemos que hay una similitud por lo que toca al aspecto legal, pues coinciden en otorgar vacaciones, tomar medidas de seguridad, prevenir accidentes de trabajo, jubilar a los que lo ameritan, etc.

No obstante, el encontrar aspectos parecidos, no significa igualdad, ya que las aerolíneas de los Estados Unidos son las más poderosas en diversos sentidos, y así, por razones económicas y de competencia entre otras, -- ofrecen mayores ventajas a su personal pues cuentan potencialmente con los recursos necesarios para tal fin.

Además, poseen generalmente los mejores adelantos técnicos, que les permiten dar comodidad, eficacia y lujo a sus aparatos, en beneficio de los usuarios y de su propia tripulación; obteniendo por resultado un incremento en las ganancias de la compañía aérea en cuestión, re

forzada por una habilidosa propaganda.

En la realidad, debido al sistema detallista y muy bien organizado de las empresas aéreas Estadounidenses, el personal que labora en ellas, goza efectivamente de todas y cada una de las ventajas o mejoras obtenidas en sus contrataciones, las que por cierto son anuales.

Así pues, por costumbre, el buen empleado norteamericano que cumple con su deber, tiene absoluto derecho a exigir de la autoridad correspondiente, el exacto acatamiento de las disposiciones que lo norman, basado por fortuna en una real y expedita justicia. Es por esto que el personal aeronáutico al estar conforme con sus oportunas prestaciones, cumple con mayor satisfacción la labor encomendada.

Por otra parte, como he podido comprobar al tener a mi disposición los acuerdos, pactos o consensos celebrados entre Aeronaves de México, S.A. y la Asociación Internacional de Maquinistas y Trabajadores del Espacio Aéreo de Julio 11 de 1966; entre las Aerolíneas Unidas, Inc. y Los Pilotos de la Aerolínea, representados por la Asociación Internacional de Pilotos; la de los Navegantes aéreos, empleados por la UNITED, y representados por La Unión de Trabajadores del Transporte de América; y aquellos concertados por La Western, más los de La Eastern con la Asociación Internacional de Sobrecargos o Aeromozas. Es de observarse que contienen tablas muy completas acerca de salarios, vacaciones, clasificaciones de los diferentes puestos o empleos, y hasta listas de utensilios personales por lo que respecta a los uniformes.(1)

En cuanto a las horas extras, jornadas, días de descanso obligatorio festividades nacionales, notamos un gran parecido con las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo Mexicano.

(1) Agreement between United Air Lines, Inc... and The Air Line Pilots Association International, 1965-66.

Así tenemos que las horas extras son un derecho que tienen los empleados de la aeronáutica norteamericana, y sólo se convierte en obligación por excepción en casos de emergencia; luego por lo general, contra los deseos de los trabajadores, no se les puede coaccionar a laborarlas.

En México, la doctrina no se ha unificado para determinar si al servicio extraordinario se le deba considerar como obligación o como derecho de prestarlo.

Algunos autores sostienen que sólo estará obligado el trabajador a laborar tiempo extraordinario, si así se hubiese obligado en el contrato. Otros como Krotoschin, y S. González Blanco, quien invoca el art. 677 L.F.T., nos dicen que es un derecho del obrero el trabajar tiempo extra, salvo que firme contrato en contra.

Para el maestro de Derecho del Trabajo, Alfredo Sánchez Alvarado, el trabajador si está obligado a laborar horas extras, pero con ciertas modalidades: Sólo trabajadores varones, mayores de 16 años. No exceder de 3 horas en un día ni de 3 veces en una semana. Para los servicios contratados, no para labor distinta a la comúnmente realizada. Que no sea día de descanso semanal u obligatorio, pues justificadamente podrá negarse. No existe obligación para la mujer, ni para los menores de edad de prestar servicios extraordinarios, ni aún cuando se hubiesen obligado contractualmente. Por último, en caso de trabajar horas extras, éstas deberán retribuirse conforme a la ley.

De presentarse el conflicto de ver a quien corresponde la carga de la prueba en el trabajo extraordinario, el trabajador al reclamar el pago de tiempo extraordinario porque el patrón lo niegue, deberá probar como actor, los hechos constitutivos de su acción, o sea que efectivamente las laboró, ya que si se pretendiera dejar al patrón la carga de la prueba del trabajo extraordinario, aún cuando lo hubiese negado, equival

dría a obligarle a probar un hecho negativo. Y este mismo criterio así lo estima con acierto la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación.

Continuando comparativamente con nuestro medio, en México, tengo entendido que el trabajo extraordinario en la industria de la aviación, se retribuye en un 25% si hay exceso de horas de vuelo, y en un 15% por otros servicios. Verbi-gratia, si se le paga \$10,00 la hora sencilla u ordinaria, se le pagarán \$25,00 -- en el caso de horas extraordinarias de vuelo, y \$15.00 por cada hora, si es un servicio diverso, como por ejemplo el presentarse para ver si substituye a otro. Siendo tiempo extraordinario, toda prolongación de la jornada normal.

Dentro de la organización administrativa de las aerolíneas norteamericanas, existe tanto el personal de confianza, según sus especificaciones, señalándolos en sus contratos, como los trabajadores especializados o clasificados conforme la tarea que llevan a cabo. Y También como el personal aeronáutico mexicano, tienen derecho a sindicalizarse, efectuar huelgas, de acuerdo con sus disposiciones y ante sus autoridades respectivas.

Lo dicho de la legislación laboral de los E.U., y de lo que resalta en la práctica, no es mas que la consecuencia del entendimiento palpable e idóneos -- procedimientos, seguidos con disciplina, mediante un sistema adecuado a sus costumbres, para garantizar la seguridad y el progreso de la aviación, recogiendo los frutos los trabajadores cumplidos y las compañías dedicadas a la navegación aérea.

A manera de una simple vista panorámica, mencionaré que en los ya aludidos consensos, contienen lo siguiente:

El reconocimiento de la asociación internacional de la asociación de pilotos y demás miembros de las líneas aéreas.

Las definiciones de las varias clasificaciones del personal, y a guisa de ejemplo, citaré el concepto de Piloto, el cual significa al capitán, primero y segundo oficial, e incluye o comprende, solamente a aquellos pilotos de determinada compañía. (United Air Lines Pilot's System).

Por Capitán, un empleado =(trabajador), quien comanda la aeronave y a los miembros de la tripulación mientras se labora, siendo el responsable del manejo de los controles de la aeronave, incluyendo el despegue, aterrizaje de tal aeronave, y quien está propiamente autorizado para mandar como el certificado de los aviadores lo acredita a fungir de tal modo.

Además, el pacto se encarga de enumerar los requisitos de los trabajadores, señalando con precisión el campo de las actividades a realizar, conforme a cada clasificación.

Asímismo, contienen estos acuerdos o contratos, las compensaciones, los gastos de hospedaje y transportación, las horas de servicio, antigüedad, reducción de personal, formulario de vacaciones, tabulaciones, gastos de movimiento, ausencias, enfermedades, exámenes físicos, compensaciones y beneficios, otros beneficios, casos de investigación y disciplina, testimonios, agravios o injurias, etc.

EL PERSONAL AERONAUTICO EN FRANCIA.

A efecto de comparar las normas francesas al respecto, con las mexicanas, tuve oportunidad de consultar con el Sr. Jean Maurice Bidault, asistente del jefe de estación, quien al conseguirme datos directos verbales de los pilotos y tripulación de Air France, me dijo que en dicha compañía aeronáutica, el comandante de la aernave era considerado como trabajador, y por ende con derecho a sindicalizarse y a formar parte en las huelgas así como el resto de la tripulación y demás personal laborando en cuestiones de aeronáutica, y que precisamente en recientes días pasados del año en curso (1968), -

había sufrido la referida aerolínea una huelga.

De la citada entrevista, podemos concluir que - semejantes son los espíritus de las disposiciones laborales en materia aeronáutica, a las que norman e imperan en nuestra Ley Federal del Trabajo; aunque claro está, que las autoridades y procedimientos difie--ran un tanto o bien sean sui generis de cada país.

Por nuestra parte, la legislación laboral mexicana, permite y regula las tres clases de contratos - establecidos en ella, los cuales ya quedaron explicados en el capítulo cuarto de la presente tesis. Y como uno de estos es el contrato colectivo de trabajo, - veámos por lo menos en este momento, la enunciación - del contenido de uno en concreto.

Tenemos especial oportunidad de transcribir por cuanto a contrato colectivo se refiere, el celebrado entre Aeronaves de México, S.A. y la Asociación sindical de Pilotos Aviadores de México, vigente del 6 de noviembre de 1967, al 5 de noviembre de 1969.

Dicho documento comprende en su índice y desa--rrollo, los temas a continuación:

Capítulo I.- De la contratación. II.- Denomina--ciones. III.- Contratación. IV.- Antigüedad. V.- Dis--tribución de labores. VI.- Movimiento de personal. -- VII.- Salarios y compensaciones. VIII.- Vacaciones y--permisos. IX.- Pases y descuentos. X.- Fondo sindical de jubilaciones y retiros. XI.- Riesgos. XII.- Obliga--ciones y prohibiciones. XIII.- Sanciones. XIV.- De la comisión mixta. XV.- De la comisión técnica. XVI. De los mecánicos de a bordo y navegantes. XVII.- Preven--ciones generales. XVIII.- Seguridad industrial. Trans--itorios.

Y añade en sus apéndices, el tabulador de suel--dos, la asignación bilingüe y compensación hora de --vuelo nocturno, gastos, escalafón, línea de ascenso, -

tabulador de sueldos mecánicos de a bordo y navegantes, y artículos de la L.F.T. que se mencionan.

Es así, que comparativamente, observando las disposiciones legales, éstas están anuentes después de revisarlas a través de sus organismos, en concretarse -- por decirlo así, a lo pactado en los contratos, con -- apego por supuesto a los mínimos requisitos de ley.

Por fortuna aquí y en otras naciones, pese a que la voluntad de las partes es la máxima ley en los contratos, a decir verdad, en la práctica se sobrepasan -- los límites, pero en favor del trabajador; directo beneficiado que estando en armonía con el capital, lógicamente rendirá más.

Decía ya, y se puede constatar con los acuerdos y su contenido, celebrados por los norteamericanos, y el contenido de los contratos concertados en México, -- una cierta similitud, aplicable también a la contratación francesa, por lo que no me extenderé más, ante la no abundancia de datos disponibles.

EL PERSONAL AERONAUTICO EN LA LEGISLACION DE ARGENTINA.

Es de comentarse y digno de comparación por las controversias que ha suscitado, la legislación de carácter laboral, que en materia de derecho aeronáutico existe.

Por razones de método, iniciemos nuestro estudio, con el análisis del articulado de su Código Aeronáutico.

El país de Argentina, cuenta con su Secretaría -- de Aeronáutica, y con el actual Código Aeronáutico que data de 1967; México, confiere competencia en materia aeronáutica a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y carece de un código aeronáutico, por lo que la ley de Vías Generales de Comunicación, se encarga --

de reglamentar legislativamente lo inherente a las Co
municaciones aeronáuticas.

A continuación, y siguiendo con el sistema utilizado para E.U. y Francia, principiaré por enunciar el contenido a grandes rasgos del ya citado código -- aeronáutico argentino; así, comprende el tema de Gene
ralidades, circulación aérea, infraestructura, aeronaves, personal aeronáutico, aeronáutica comercial, res
ponsabilidad, búsqueda, asistencia y salvamento, investigación de accidentes de aviación, seguros, ley -
aplicable, jurisdicción y competencia, fiscalización-
y procedimiento, faltas y delitos, prescripción y dis
posiciones finales.

Interesa de relevante manera a nosotros, el ---
Art. 79 que nos dice "Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante.

Quando no exista persona específicamente designada, se presumirá que el piloto al mando es el comandante de la aeronave".

Art. 65 "Este Código denomina explotador de la aeronave a la persona que la utiliza legítimamente -- por cuenta propia, aun sin fines de lucro".

Art. 66 "El propietario es el explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves".

Art. 67 "La inscripción del contrato mencionado en el artículo anterior, libera al propietario de las responsabilidades inherentes al explotador, las cuales quedarán a cargo exclusivo de la otra parte contratante.

En caso de no haberse inscripto el contrato, el propietario y el explotador serán responsables solida

riamente de cualquier infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave".

Art. 81 "El comandante de la aeronave tiene, durante el viaje, poder de disciplina sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros..."

Art. 83 "El comandante de la aeronave tiene derecho aún sin mandato especial, a efectuar compras y hacer los gastos necesarios para el viaje y para salvarguardar los pasajeros, equipajes, mercancías y carga postal transportados".

Art. 85 "El comandante de la aeronave registrará en los libros correspondientes los nacimientos, de funciones, matrimonios y testamentos, ocurridos, celebrados o extendidos a bordo y remitirá copia autenticada a la autoridad competente..."

Art. 87 "La regulación de las relaciones laborales del personal aeronáutico será regida por las leyes de la materia".

Art. 76 "Las personas que realicen funciones -- aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula argentina, así como las que desempeñan funciones aeronáuticas en la superficie, deben poseer la certificación -- de su idoneidad expedida por la autoridad aeronáutica..."

El copiar los mencionados artículos, implica interpretarlos, por lo que podemos decir que el Código Argentino, contiene algunas normas sobre idoneidad de la tripulación y de las personas encargadas de cooperar en la maniobra de la aeronave; y como he recalcado, nos interesa especialmente saber lo que concierne al personal aeronáutico.

El multicitado código aeronáutico argentino, -- también regula la integración de las tripulaciones -- destinadas al transporte, atribuciones y deberes del-

comandante, jefes y encargados de aeródromos, dejando campo libre a otras leyes, para que controlen y dicten normas tocante al contrato de trabajo, indemnizaciones, etc. (art. 87). Y a la reglamentación administrativa, aspectos como la actividad profesional del personal aeronáutico.

Así pues, la autoridad administrativa establece la composición de las tripulaciones teniendo en cuenta las características de cada tipo de avión, modos de utilización, rutas, etc. Todo esto por razones de seguridad, no dejándolas libradas a la voluntad del explotante. (art. 78).

De lo que veremos a continuación, es de hacerse notar la marcada influencia del derecho marítimo en el aeronáutico en la legislación argentina.

Dicha influencia es más notoria en la figura del comandante de la aeronave, y es por esto que en Argentina se le considera como un encargado de la empresa explotadora, y objeto de un riguroso control por parte del Estado. Entre los que figuran como requisitos para la conducción y dirección de la aeronave, tenemos a la integridad física, moral y probadas aptitudes técnicas que encierra la expedición de su título y licencia.

Ahora bien, la función de mando tiene 2 características: 1.- Personalidad, y 2.- Continuidad.

Significa esto, que el comandante o capitán al mando, tiene atribuciones técnicas aeronáuticas y jurídicas que comprende su mandato legal. Y es más, en Argentina es punible penalmente todo pacto contrario, que pretenda reducir su responsabilidad analógica con la del capitán marítimo.

1.-La personalidad se forma por una serie de atribuciones y cometidos que le confía la ley y el poder público. Su poder de a bordo es híbrido, por es-

tar investido de poderes derivados de la autoridad -- del Estado, y a la vez ser encargado del explotador -- o de la empresa, es un dependiente y representante -- del mismo, por eso es que obliga al explotador con -- sus actos, pero puede tratar los negocios en nombre -- propio; es decir posee una fisonomía especial, realiza una representación legal, diferente de la voluntaria que asume el apoderado.

2.- La continuidad entraña la obligación del co mandante en todo momento a ejercer funciones de man-- do, dirección técnica y disciplinaria, a menos que -- por impedimento o enfermedad, delegue el mando algún-- piloto, procediendo la subrogación usual, y con el de-- ber de avisar el capitán a la empresa explotadora o -- con la autoridad consular correspondiente. (2)

La naturaleza del contrato de empleo del coman-- dante, asume las características de contrato laboral-- y de enrolamiento, derivando como efectos el cumplir-- los servicios confiados por la empresa y las obliga-- ciones de los reglamentos de navegación aérea, inter-- nos e internacionales, siendo la prestación de su --- trabajo con carácter de servicio oficial. Además por-- la representación legal y necesaria que tiene, es -- responsable de los daños que cause al explotador, a-- los pasajeros e interesados en el cargamento, mien-- tras que los demás miembros de la tripulación, sólo-- responden frente a terceros de la culpa propia,

Continuando con el comandante, éste está reve-- stido de poderes-deberes de derecho público y privado, teniendo una representación más amplia al actuar du-- rante el curso del viaje, y más reducida cuando se -- encuentra en el lugar de residencia del explotador o de la empresa. Y tiene poder de representación procesal y fedataria.

(2) Gay de Montellá R. "Principios de Derecho Aeronáutico" Págs. 315 a 317, 1950

Existe algo sui generis en torno del comandante, pues su enrolamiento se estipula por contrato - de empleo entre el explotador y el designado conforme la categoría y antigüedad, excepto en el caso de designación personal hecha por autoridad del Estado por razones de interés público.

El enrolamiento de la tripulación lo efectúa la empresa o el comandante con anuencia de ésta, -- mediante un contrato de trabajo.

De lo expuesto, argumenta la doctrina o autores argentinos, que en la asunción del comandante de la aeronave, tenemos un contrato de representación y de mandato a la vez, lo que en lenguaje jurídico moderno se conoce con el nombre de contrato mixto, en el cual quedan excluidas algunas de las características más notables del mandato convencional (un contrato-tipo), tales como la modificabilidad del mandato de carácter público, la prohibición de que cláusulas convencionales puedan mermar sus atribuciones, la libertad omnimoda de despedir lo que tiene la empresa, sin derecho a indemnización a menos que ésta se haya pactado, la continuidad del mandato mientras subsista la personalidad de la empresa, la limitación del poder de gestión en el lugar donde reside la sede de la compañía, etc.

Con lo apuntado notamos que la representación del comandante, se diferencia notablemente de la del apoderado-administrador, en cuanto no es permanente, explicándose solamente en el caso de que no esté el explotador o su representante legítimo en el lugar donde sea necesaria la representación, por causas de urgencia, o por tratarse de cuestiones y hasta litigios para los cuales tiene plena personalidad de representación en demandas y actuaciones, siempre y que interese a la expedición o para salvar a la aeronave.

Puesto que el comandante es el representante del explotador de la aeronave, su elección debe quedar sujeta a la voluntad de éste, quien deberá designarlo para tal cargo, prefiriendo el mérito a la antigüedad, y dicho nombramiento debe consignarse en el diario de navegación.

En el fondo, Argentina, Francia, E.U. y México, acostumbra nombrar o designar al comandante de la aeronave, escogiendo al más apto las empresas, que suelen elegirlo de entre los pilotos de línea; ahora bien, si hay varios igualmente capacitados, entonces se le da preferencia al más antiguo.

Actualmente, podemos decir que pese a los diversos ángulos desde los que sea visto el personal aeronáutico, éste tiene derecho en casi todas las legislaciones del orbe a formar sindicatos, empujar a huelga, y ser considerados como trabajadores en su gran mayoría, existiendo no obstante algunos empleados de confianza de las compañías aeronáuticas. Y lo que acabo de decir es aplicable a los países motivo de este estudio comparativo.

La figura, naturaleza y personalidad jurídica del comandante aéreo, es una de las más discutidas, y aunque existan legislaciones como la argentina, en la que tiene un carácter muy especial con reminiscencias del capitán marítimo, el adelanto que se ha logrado laboral y aeronáuticamente hablando es muy importante. Y México tiene el orgullo de que en años recientes, ha alcanzado a plasmar sus derechos y libertades efectivamente, pasando de estar en vías de formación, a la etapa de confirmaciones y progreso, pues es reconocido su derecho de asociación lícita en sindicatos, el contar con poder equilibrar procesal y jurídicamente los factores de la producción, ser trabajadores técnicos sus pilotos y comandante, gozar del buen cumplimiento de los contratos de trabajo el personal aeronáutico,

y tener eco ante las grandes organizaciones internacionales como la Organización Internacional del Trabajo.

De todo esto, es de reafirmarse que las legislaciones de cada país, atentas a sus necesidades, ponen las bases, dejando en libertad legal a las partes para que al final de cuentas, estas -- cristalicen sus justas pretensiones en el común -- acuerdo representado por un contrato equitativo y valedero ante los tribunales competentes.

y tener eco ante las grandes organizaciones internacionales como la Organización Internacional del Trabajo.

De todo esto, es de reafirmarse que las legislaciones de cada país, atentas a sus necesidades, ponen las bases, dejando en libertad legal a las partes para que al final de cuentas, estas -- cristalicen sus justas pretensiones en el común -- acuerdo representado por un contrato equitativo y valedero ante los tribunales competentes.

CAPITULO VI

CONCLUSIONES

1.- La expresión "Derecho Aeronáutico", admitida en nuestro ambiente jurídico, define con más propiedad cuanto tiene relación con la navegación aérea y, por consiguiente, con el conjunto de normas que disciplinan el objeto del transporte aprovechando el medio del aire. En cambio el vocablo "Derecho Aéreo", generaliza el concepto del aprovechamiento del aire para toda clase de transmisiones a distancia, sean corrientes o bien comunicaciones. Sin embargo utilizaremos por costumbre dichas expresiones o similares, para efectos de la materia.

2.- Del estudio hecho a grandes rasgos acerca del derecho aeronáutico, se desprende como conclusión que es autónomo, y así se le ha reconocido mundialmente en general, no obstante su creación relativamente reciente. Así como también el derecho del trabajo es autónomo por poseer un sistema de normas y principios propios y completos, capaz de funcionar por sí, aunque en conexión lógica con el derecho general. Que la autonomía del derecho aeronáutico es reconocida en forma particular en nuestro país, donde su estudio despierta hoy en día creciente interés, pues del desarrollo de la aviación, depende en parte el futuro de la nación mexicana.

3.- El contenido del derecho aeronáutico comprende normas de derecho público, y de derecho privado. Y para fincar su estructura, ésta se basa en tres elementos: a) Las diversas leyes, sus supuestos y hechos, b) El personal aeronáutico. c) Las aeronaves.

4.- La legislación laboral coadyuva a lograr los fines del derecho aeronáutico, pues éste aunque se nu-

tre con fuentes de carácter internacional y de índole privada, no obstante los congresos, conferencias y organizaciones, requiere de los principios del derecho del trabajo y máxime versando sobre el personal aeronáutico.

5.- De la situación jurídica laboral en que se encuentran los pilotos aviadores y demás personal aeronáutico, se llega a establecer el siguiente criterio práctico fundado en derecho:

El derecho de asociación es una garantía individual de carácter general para todas las personas frente al Estado, con el único requisito de que para que pueda ser ejercido, es menester que el fin que se persiga sea lícito. (Art. 9º Const.)

El derecho de asociación profesional como dicen el artículo 123 Constitucional, fracción XVI; y el artículo 234 de la Ley Federal del Trabajo, es exclusivo para trabajadores y patronos. Esto es, se les reconoce el derecho a sindicalizarse conforme a los requisitos legales.

Asimismo, quedó plenamente demostrado por lo expuesto en el cuerpo de esta tesis, que la prestación de servicios del comandante de la aeronave, examinada a la luz de las condiciones actuales, corresponde al concepto de trabajador, de lo que se infiere lógicamente y jurídicamente, que el capitán al mando de la aeronave tiene derecho a sindicalizarse y a efectuar huelga, al igual que el resto del personal aeronáutico, una vez que se llenen y cumplan los supuestos de la ley. Teniendo la autoridad competente la obligación de reconocer y cumplir con esos derechos.

6.- En México, aventajando a unas legislaciones y a la par de las más adelantadas, observamos en nuestra realidad la noble y árdua conquista en pocos años, de libertad y privilegios que antes les fueron vedados laboralmente a los trabajadores aeronáuticos y en especial al comandante aéreo. Tales beneficios consisten en disfrutar del contrato colectivo de trabajo,

la reducción de horas, aumentos de sueldo y otros, -- además de que la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación ya no los considera como empleados de confianza.

7.- Las aeronaves de acuerdo con su naturaleza son -- bienes muebles, que el legislador jurídicamente califica como inmuebles, al atribuirle ciertas características de estos, por lo que resultan bienes de naturaleza compleja o mixta por disposición de la ley.

8.- Las normas jurídicas laborales y las relativas al derecho aeronáutico, deben con un sentido equitativo -- ser cristalizadas por los contratantes para obtener -- una armonía óptima de intereses, es decir que las compañías aeronáuticas y sus trabajadores (capital y trabajo), deben tender siempre en la práctica a que se -- verifiquen tres principios básicos a saber: a) El -- respeto mutuo de derechos. b) La comprensión recíproca de necesidades, y c) La coordinación técnica de esfuerzos. Ya no una lucha de clases, ni la protección de unos y desprotección de otros, sino antes bien su -- entendimiento aunado a su responsable cumplimiento.

9.- Es de desearse que un país como el nuestro, que -- se encuentra en continua evolución, pudiera contar -- con un código aeronáutico que comprenda de manera más completa y especializada todo lo inherente a la aeronáutica, logrando así coronar los ideales de grandes -- juristas que han propugnado porque se convierta en -- una realidad.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

AMBROSINI ANTONIO. "Instituciones de Derecho de la--
Aviación". Bs. As., 1949. Editorial De Palma

BRAVO NAVARRO "El comandante de aeronave, condición-
y régimen jurídico" Madrid, 1966

CARNEIRO DE CAMPOS A.B. "Direito Público Aéreo" con-
código Brasileiro. Rio de Janeiro, 1941

CARTOU LOUIS. "Droit Aérien". Paris, 1963

CAVARE LOUIS. "Le droit international public posi-
tif" Paris, 1951

CAVAZOS FLORES BALTASAR. "Mater et magistra y la --
evolución del derecho del trabajo". Argentina-Méxi-
co, 1964. "La huelga... 1966

COOPER JOHN C. "El derecho de volar".Bs.As. 1959

COQUOZ R. "Le droit privé international aérien" --
Paris, 1938

COUANNIER HENRY ANDRE. "Elementos creadores del de-
recho aéreo" Madrid, 1929

CUEVA MARIO.DE LA. "Derecho Mexicano del Trabajo".-
1960

CHAVEAU P. "Droit Aérien". Paris, 1951

FRAGALI MICHELE. "Lezioni di diritto aeronautico".

FRANCOZ RIGALT ANTONIO. "Cuadernos mexicanos de ae-
ronáutica civil" 1961

FOLCHI M.O.& COSENTINO E.T. "Cuestiones actuales de
derecho aeronáutico". 1968

GARCIA MAYNEZ E. "Introducción al estudio del derecho". México, 1956

GARRIDO Y COMAS J.J. "Los seguros de aviación", 1950

GAY DE MONTELLA RAFAEL. "Principios de Derecho Aero-náutico" Buenos Aires, 1950

GUERRERI GIUSEPPE "Il comandante di aeromobile". Milano, 1962

HAMILTON EDUARDO. "Manual de Derecho Aéreo". Santiago de Chile. 2a. edición, 1960

JUGLART MICHEL DE. "Traité élémentaire de Droit --- Aérien". Paris, 1952

KOROVIN Y A. "Derecho Internacional Público". México 1963

LEMOINE MAURICE. "Traité de Droit Aérien". Paris, 1947

LENA PAZ JUAN A. "Compendio de Derecho Aeronáutico" Bs.As. 1959 2a. Edic.

LOEZA ENRIQUE. Informe sobre la condición jurídica de la aeronave. O.A.C.I. Madrid, 1951

LOUSTAU FERRAN FRANCISCO. "La aeronave y su régimen-jurídico" Madrid, 1958

LOZANO NORIEGA FRANCISCO "Contratos".

MATEESCO MATTE NICOLAS. "Tratado de derecho aéreo-aeronáutico". Paris 1964.

MEYER ALEX DR. "Compendio de derecho aéreo".Bs.As.

NIBOYET J.P. "Derecho Internacional Privado".México, 1954

RODRIGUEZ JURADO AGUSTIN. "Teoría y Práctica del Drecho Aeronáutico". Buenos Aires, 1963

ROMERO FRANCISCO & PUCCIARELLI EUGENIO. "Lógica". México, 1958

RUIZ DE LARIOS JUAN. "Breve historia de la aviación" Barcelona, 1948

SALINAS CARRANZA ALBERTO. "El vuelo humano pasado y porvenir". Conferencia.

SANCHEZ ALVARADO ALFREDO" Instituciones de Derecho-Mexicano del Trabajo, 1967; Tomo I, Vol. I

SCIALOJA ANTONIO "Sistema del derecho de la navegación". Bs. As., 1950

TAPIA SALINAS LUIS. "Manual de Derecho Aéreo". Barcelona, 1944

TENA RAMIREZ FELIPE. "Derecho constitucional mexicano". México, 1958

TERAN MATA J. "Filosofía del Derecho", 1965

TRIGUEROS EDUARDO. "La nacionalidad mexicana". México, 1940

VEJAR VAZQUEZ OCTAVIO. "Derecho Aéreo sustancia y - dimensión". Conferencia

IDEM. "Derecho Aeronáutico y Derecho Astronáutico". S.L.P. México, 1960

AGREEMENT BY AND BETWEEN AERONAVES DE MEXICO, S.A. and International Association of machinists and --- aerospace workers, 1966

AGREEMENT BETWEEN UNITED AIR LINES, INC. and The Air Lines Pilots in the service of United Air Lines, --- Inc. as represented by the Air Lines Pilots Association International. UNITED, 1965-1966

CODIGO AERONAUTICO ARGENTINO. Ley 17.285 Bs.As. 1967

CODIGO CIVIL PARA EL D. Y T.F.

CODIGO DE COMERCIO

CONSTITUCION POLITICA MEXICANA (Actual)

CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO celebrado entre Aeronaves de México, S.A. y la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (A.S. P.A.) vigente del 6 de noviembre de 1967 al 5 de noviembre de 1969

EJEMPLAR de la copia de la Convención de Varsovia.

DICCIONARIO DE LA LEY LABORAL, 1965

CHICAGO TRIBUNE, Magazine July 23, 1967

ENCICLOPEDIA ILUSTRADA CUMBRE, Tomo I.A.

ENCICLOPEDIA ESPASA CALPE, S.A.

ENCICLOPEDIA ESTUDIANTIL. Sección de ciencia y técnica.

"HELICE" Organo de difusión de A.S.P.A. de México, - abril, 1967

HISTORIA GRAFICA DE LA AVIACION MEXICANA 50^o. Aniversario S.C.T. 1960-61

LEY FEDERAL DEL TRABAJO

LEY GENERAL DE BIENES NACIONALES

LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION. Editorial Andrade, S.A. 1966.

REVISTA MEXICANA DEL TRABAJO

REVUE JURIDIQUE INTERNATIONALE DE LA LOCOMOTION AERIE-
NNE. 1924,1928

LIBRARY ACQUISITION
M. A. N. II